TRAFIKVERKET

RAPPORT

Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Region Nord år 2013

Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen år 2020

Titel: Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Region Nord år 2013 – målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen år 2020.

Författare: Maria Olai, Sweco.

Utgivare: Trafikverket.

Publikationsnummer: 2014:127.

ISBN: 978-91-7467-653-2.

Utgivningsdatum: November 2014.

Kontaktpersoner: Åsa Viklund, Trafikverket.

Distributör: Trafikverket, 781 89 Borlänge, telefon: 0771-921 921.

Innehåll

1. Inledning och bakgrund 4

1.1 Syfte 5

2. Omkomna och allvarligt skadade 6

2.1 Dödade 6
2.1.1 Olyckstyper 10

2.2 Allvarligt skadade 11

3. Omvärldsfaktorer 15

4. Uppföljning av tillståndsmål – indikatorer 17

4.1 Hastighetsefterlevnad, statligt vägnät 17
4.1.1 Utveckling mot målet 2020 18
4.1.2 Analys och diskussion 19

4.2 Nykter trafik 22
4.2.1 Utveckling mot målet 2020 22
4.2.2 Analys och diskussion 23

4.3 Bältesanvändning 25
4.3.1 Utveckling mot målet 2020 25
4.3.2 Analys och diskussion 26

4.4 Hjälmanvändning 28
4.4.1 Utveckling mot målet 2020 28
4.4.2 Analys och diskussion 31

4.5 Säkra statliga vägar 32
4.5.1 Utveckling mot målet 2020 32
4.5.2 Analys och diskussion 33

4.6 Säkra gång-, cykel- och mopedpassager i tätort 34
4.6.1 Utveckling mot målet 2020 34
4.6.2 Analys och diskussion 34

5 Järnvägssäkerhet 35

5.1 Utveckling mot målet 35

5.2 Analys och diskussion 36

6 Slutsatser 37

1. Inledning och bakgrund

Riksdagen beslutade år 2009 att antalet dödade i vägtrafiken bör halveras mellan år 2007 och 2020 (prop. 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter). Det innebär att antalet dödade år 2020 får vara högst 220. Beslutet innebär även att antalet allvarligt skadade i vägtrafiken ska reduceras med en fjärdedel under samma period. I beslutet finns också en skrivning om att målen ska ses över år 2012 och 2016. Avsikten med det är att säkerställa att trafiksäkerhetsarbetet alltid har så relevanta och drivande mål som möjligt. Det finns även förslag om att EU:s halveringsmål av antalet dödade mellan åren 2010 och 2020 ska gälla istället, vilket i så fall skulle innebära högst 133 dödade i Sverige år 2020. Något sådant beslut är dock ännu inte taget av riksdagen.

För att uppnå trafiksäkerhetsmålen tillämpas så kallad målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet. Det innebär att det finns mål att följa upp för ett antal indikatorer och att trafiksäkerhetsutvecklingen och måluppfyllelsen utvärderas vid nationella årliga resultatkonferenser. Syftet med arbetssättet är att skapa långsiktighet och systematik i trafiksäkerhetsarbetet.

Att följa upp indikatorerna är en central del i målstyrningsarbetet. Varje indikator har ett målvärde som ska uppnås till år 2020. I Region Nord kan vissa av dessa indikatorer följas upp, övriga indikatorer kan endast följas på nationell nivå. Det samlade målet för dessa indikatorer ger ett samlat mål för trafiksäkerhetsutvecklingen. För närvarande följs nedanstående indikatorer upp, där de kursiverade indikatorerna kan följas upp regionalt.

- *Hastighetsefterlevnad, statligt vägnät*
- Hastighetsefterlevnad, kommunalt vägnät (2012: *startår för index*)
- *Nykter trafik*
- *Bältesanvändning*
- *Hjälmanvändning*
- *Cykelhjälm*
- *Mopedhjälm*
- Säkra personbilar
- Säkra motorcyklar (ABS)
- *Andel trafikarbete på vägar med över 80 km/tim som är fysiskt mötesseparerat*
- *Säkra gång-, cykel- och mopedpassager i tätort*
- Drift och underhåll av cykelvägar

Den officiella statistiken i Sverige baseras på polisrapporterade trafikolyckor. Polisens införande av det nya inrapporteringssystemet PUST har dock påverkat statistiken kring trafikolyckor negativt. Många olyckor har inte kommit in i STRADA[1] vilket gör att de missas i den officiella statistiken. Vissa polismyndigheter i Sverige har haft en nästan 60-procentig minskning av inrapporteringen sedan införandet av PUST. Polisen har en skyltighet enligt kungörelse (1965:561) att inrapportera samtliga trafikolyckor med personskada. Rikspolisstyrelsen skickade därför i februari 2014 ut information samt en uppmaning att se över rutinerna för inrapportering. De flesta polismyndigheterna inkom då men en plan på hur detta problem skulle åtgärdas. Det som då återstår är att leta upp och inregistrera de olyckor som missats under den tid som tidigare påtalats där inrapporteringen inte har fungerat.

[1] STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet.

1.1 Syfte

Trafikverket Region Nord har sedan år 1999 redovisat trafiksäkerhetsutvecklingen i regionen. Årets rapport är en uppföljning av trafiksäkerhetsmålens utveckling för vägtrafiken år 2020 samt redovisning och analys av trafiksäkerhetsutvecklingen under år 2013. Det görs genom att analysera läget vad gäller de omkomna och allvarligt skadade, samt de tio indikatorerna. Rapporten tar även upp utvecklingen för järnvägssäkerheten.

Rapporten är tänkt som ett kunskapsunderlag för aktörer i samhället men även som stöd för olika planeringsåtgärder. Avsikten är att förbättra och styra mot uppsatta målnivåer för utpekade indikatorer. Rapporten ska också peka på vilka indikatorer som är viktigast att förändra för att öka trafiksäkerheten och för att uppnå målet till år 2020. Trafiksäkerhetsutvecklingen beskrivs utifrån utfallet av antalet dödade och allvarligt skadade men även genom utvecklingen av de utpekade indikatorerna. Tidsperioden som redovisas är 10-årsperioden 2004-2013 med särskilt fokus på år 2013. I de fall data saknas, eller är bristfällig, har även andra tidsperioder undantagsvis redovisats.

Ytterligare en aspekt som rapporten avser att särskilt belysa är Region Nords trafiksäkerhetsutveckling, och att i de fall det lämpar sig, kunna urskilja likheter och skillnader när jämförelser görs med nationella data.

Underlag till denna rapport är hämtat från bland annat:

-Djupstudier av dödsolyckor utförda av Trafikverket Region Nord

-Polisen

-Trafikanalys

-Transportstyrelsen (databasen STRADA)

-Nationell vägdatabas (NVDB)

-Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)

-Statistiska centralbyrån (SCB)

2. Omkomna och allvarligt skadade

År 2009 beslutade Riksdagen som etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen att antalet omkomna bör halveras och att antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan åren 2007 och 2020. Särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras.

Antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken samvarierar med olika omvärldsfaktorer som till exempel storlek på trafikarbetet, väderlek och vilka trafiksäkerhetsförbättringar som genomförts. Även en slumpmässig variation förekommer och kan påverka utfallet av antalet omkomna och skadade år för år. För antalet skadade är detta av mindre betydelse då det är ett större antal personer men för omkomna kan slumpvariationen utgöra så mycket som ± 10 procent på nationell nivå och kan variera i ännu högre omfattning på regional nivå.

2.1 Dödade

Som dödad vid en vägtrafikolycka räknas en person som avlidit inom 30 dagar till följd av olyckan. Med vägtrafikolycka avses en olycka som inträffat i trafik på allmän väg, där minst ett fordon i rörelse har varit delaktigt och medfört personskada. Gående som omkommit i fallolyckor ingår därför inte i antalet omkomna.

Självmord (suicid) har tidigare ingått i Sveriges officiella statistik över omkomna personer i vägtrafiken men sedan år 2010 sker en särredovisning av antalet självmord, i enlighet med vad som gäller för andra trafikslag och i de flesta länder i övriga Europa. Det medför att statistiken från och med år 2010 inte är helt jämförbar med tidigare år.

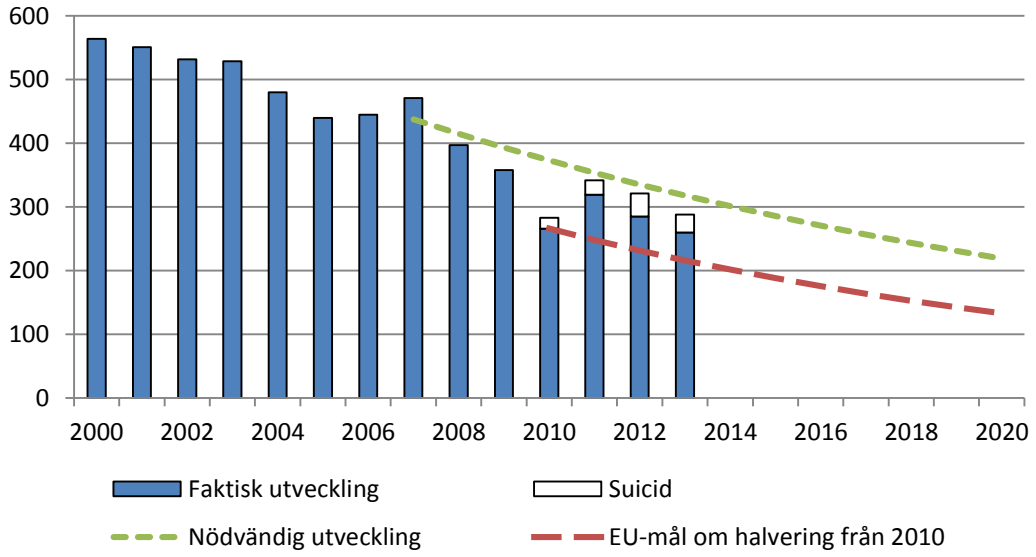
Myndigheten Trafikanalys (f.d. SIKA) tar fram den officiella statistiken över omkomna och svårt skadade i trafiken. Under år 2013 tros 28 dödsfall på nationell nivå ha inträffat genom självmord där samtliga var bilförare eller gående. Det kan jämföras med år 2012 när 36 omkomna särredovisades som självmord.

Under år 2013 omkom 260 personer i Sverige varav 22 personer i Region Nord. Det är 25 respektive 5 färre omkomna jämfört med år 2012. Jämfört med medelvärdet för åren 2006-2008 har antalet omkomna i regionen minskat med mer än 20 procent. För att nå målet om högst 17 döda i regionen år 2020 krävs en årlig minskning med 5 procent. Från år 2008 till 2013 var den årliga minskningen av omkomna på nationell nivå i genomsnitt 8 procent och för Region Nord var motsvarande siffra cirka 6 procent. Det innebär att antalet omkomna för år 2008 till 2013 ligger under den nödvändiga kurvan för att nå målet till år 2020.

	2006–2008 (genomsnitt)	**2013**	**Mål år 2020**	**Bedömd utveckling mot mål**
Antal omkomna, *nationellt*	440	260	220	I linje med nödvändig utveckling
Antal omkomna, *Region Nord*	34	22	17	I linje med nödvändig utveckling

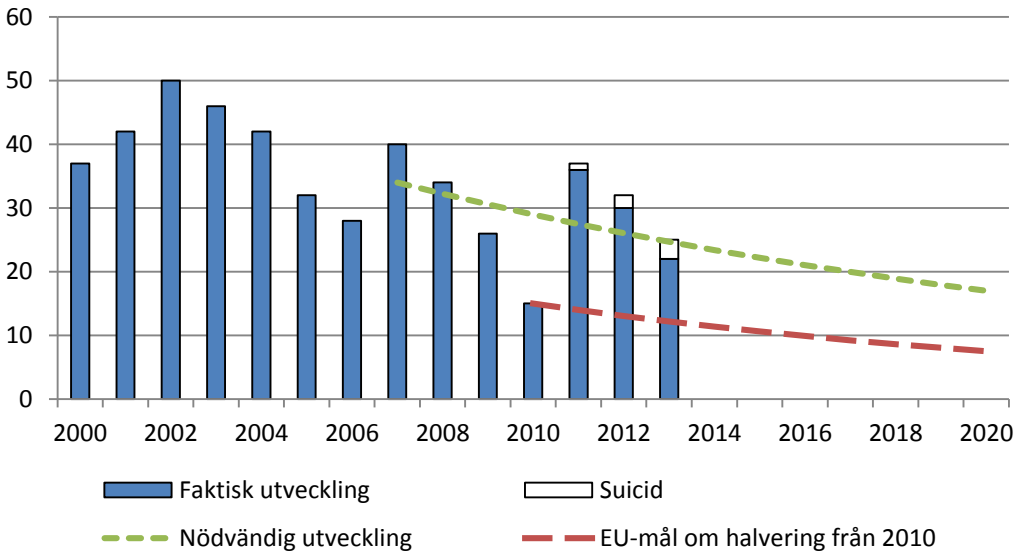
Ovanstående tabell visar att såväl rikets som Region Nords trafiksäkerhets-utveckling ligger i linje med nödvändig utveckling för antalet omkomna.

Under år 2012 genomfördes en översyn av etappmålen för vägtrafik som ett led i att ständigt se till att trafiksäkerhetsmålen är så relevanta och stimulerande som möjligt. Analysen som genomfördes visar att en skärpning av befintligt etappmål är möjlig. Det skulle innebära en halvering av antalet dödade från år 2010 till 2020 (vilket motsvarar max 133 dödade år 2020 nationellt). Ett sådant mål skulle också vara förenligt med föreslaget mål på EU-nivå, se *figur 1*. Observera att suicidfallen inte ingår i den officiella statistiken utan särredovisas nedan (vita staplar).



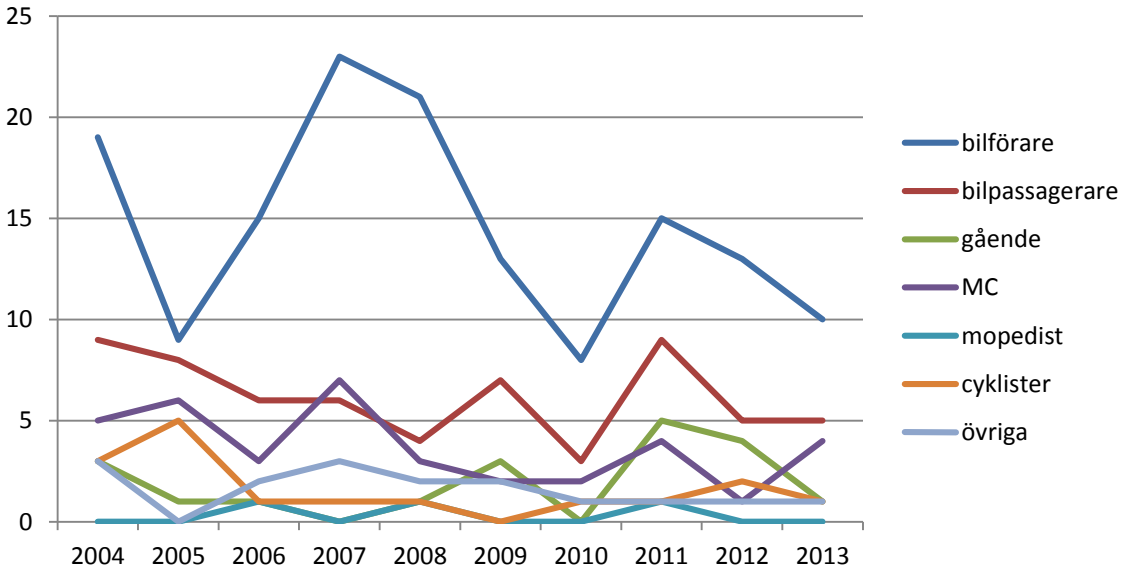
Figur 1. Omkomna (exklusive sjukdom) 2000-2013 samt nödvändig utveckling fram till år 2020, nationellt. Källa: Trafikverket

EU:s mål om en halvering av antalet omkomna under perioden år 2010-2020 är ännu inte antaget av riksdagen. För Region Nords del skulle motsvarande utveckling enligt nytt EU-mål innebära max 8 omkomna år 2020, *figur 2*.



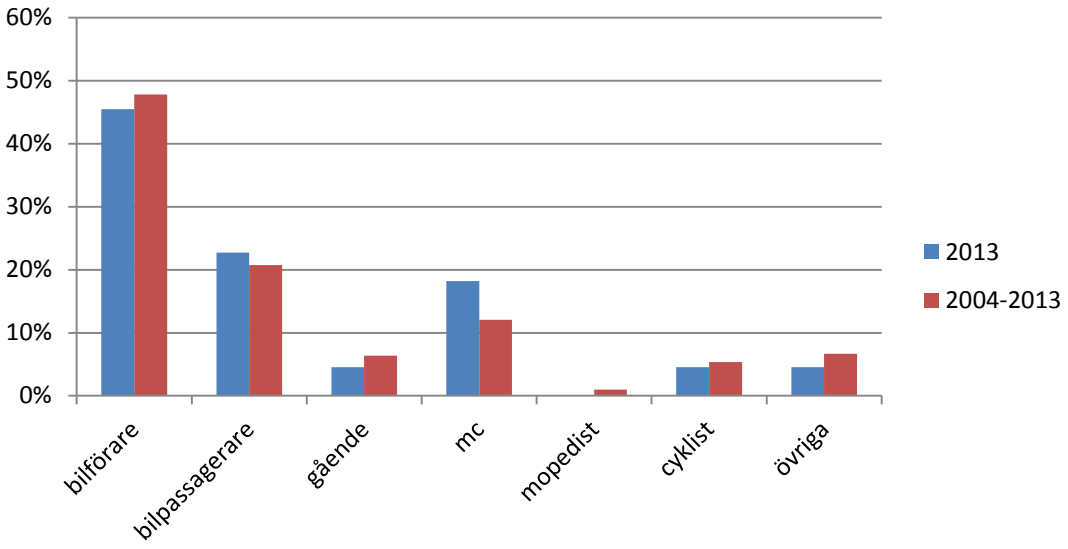
Figur 2. Omkomna (exklusive sjukdom) 2000-2013 samt nödvändig utveckling fram till år 2020, Region Nord. Källa Trafikverket

Under år 2013 minskade antalet dödsolyckor för samtliga trafikantkategorier i Region Nord förutom för gruppen motorcyklister där antalet omkomna ökade något. Det innebär att för perioden 2004-2013 har antalet omkomna i regionen halverats (från 44 omkomna till 22), *figur 3*. Nationellt sett minskade dödsfallen i de flesta trafikantkategorierna förutom bilförare och motorcyklister.



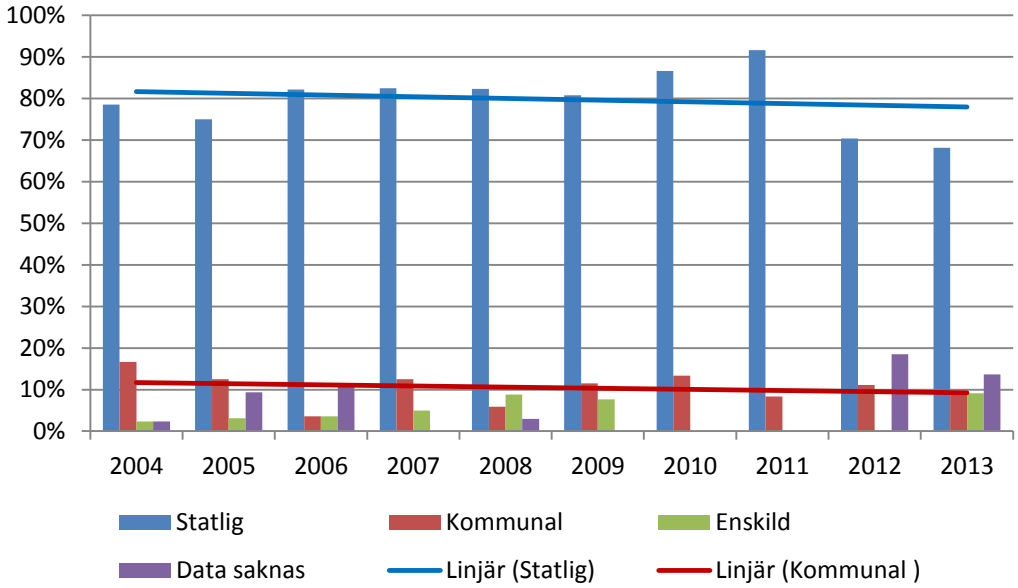
Figur 3. Antal omkomna per trafikantkategori 2004-2013, Region Nord. Källa: Trafikverket

Som *figur 4* visar nedan står personbilsförare och -passagerare sammantaget för ca 70 procent av *andelen* omkomna i Region Nord under hela perioden. De oskyddade trafikanterna som har färdats med motorcykel, moped, cykel och som gående utgör 25 procent. För år 2013 ser vi att *andelen* omkomna bilpassagerare och motorcyklister är de trafikantkategorier som ökat något jämfört med den senaste 10 års-perioden. År 2013 har en gående respektive en cyklist rapporterats omkomna.



Figur 4. Andel omkomna per trafikantkategori, Region Nord. Källa: Trafikverket

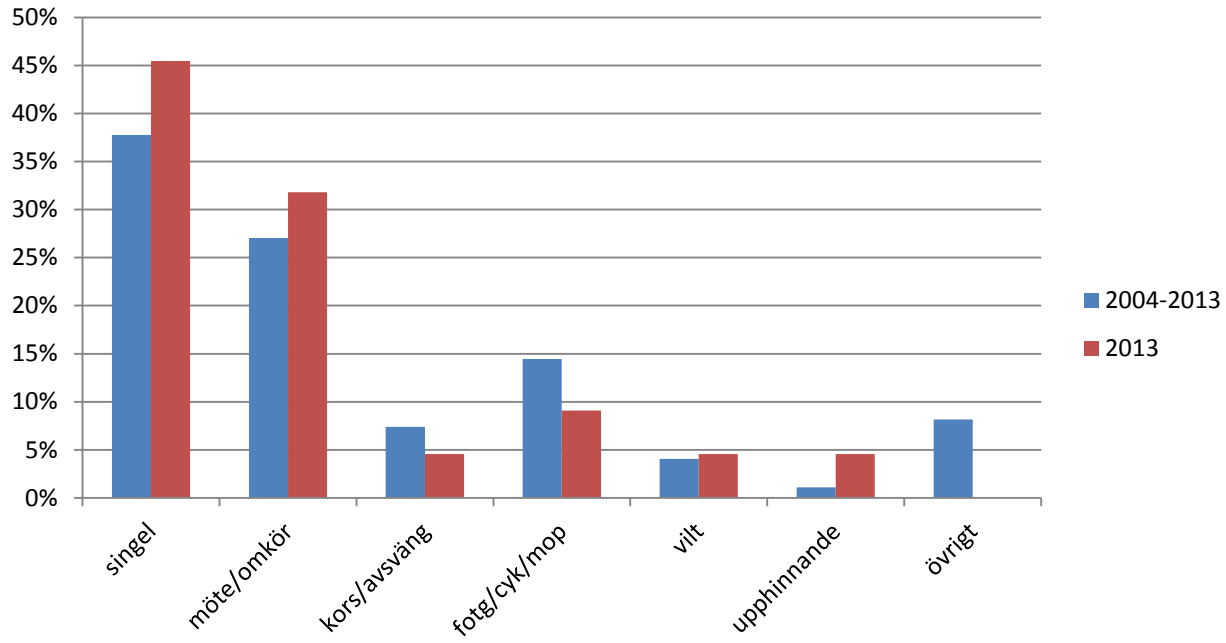
Trenden visar att på det statliga vägnätet i regionen har andelen omkomna minskat något under perioden 2004-2013. Även för det kommunala vägnätet kan en svagt nedåtgående trend urskiljas under samma period, *figur 5*.



Figur 5. Trend för utveckling av andelen omkomna per väghållare 2004-2013, Region Nord. Källa: Trafikverket.

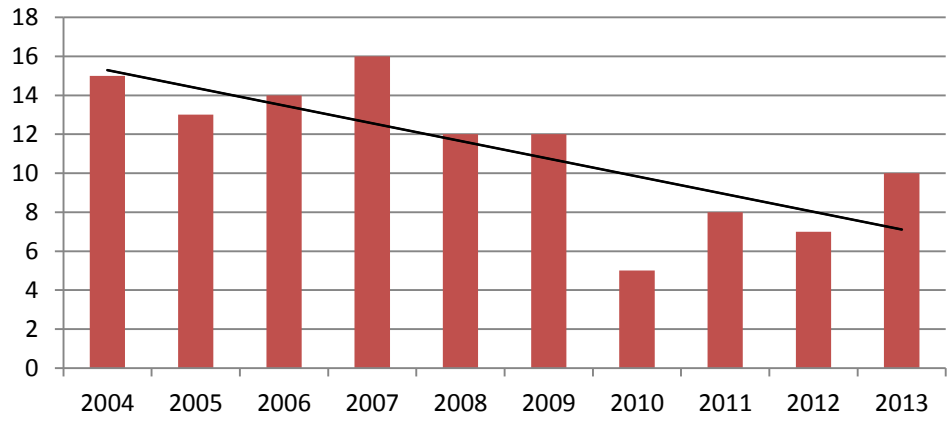
2.1.1 Olyckstyper

Under året 2013 stod olyckstyperna singel- och mötesolyckor för 77 procent av totala antalet dödsolyckor i regionen. För hela perioden 2004-2013 är utfallet av dessa olyckor något lägre (65 procent). Det är dock inte osannolikt att det beror på att en generell minskning av antalet dödsolyckor i regionen gör att vissa olyckstyper ökar i andel. *Figur 6* visar fördelningen mellan olyckstyperna.



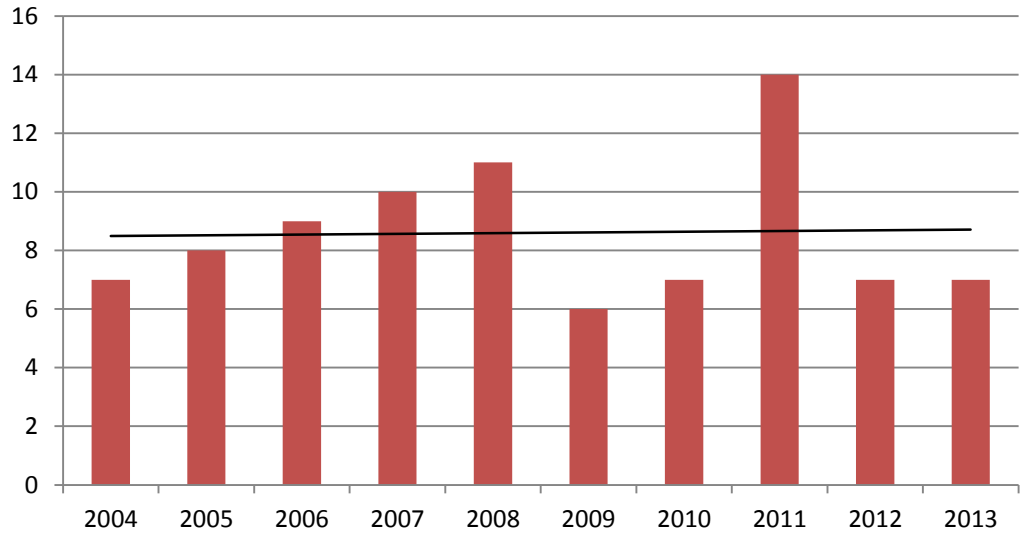
Figur 6. Andel olyckor per olyckstyp 2004-2013, Region Nord. Källa: Trafikverket

Vid en granskning av singelolyckorna i regionen under perioden 2004-2013 framkommer att utvecklingen är positiv och antalet omkomna i denna olyckstyp har förbättrats kraftigt över tid, *figur 7*.



Figur 7. Trend för utveckling av singelolyckor med dödlig utgång 2004-2013, Region Nord. Källa: Trafikverket / Transportstyrelsen

För mötes-/omkörningsolyckor går utvecklingen marginellt uppåt sedan år 2004. Under år 2012 och 2013 omkom vid båda åren sju personer i regionen i mötes-/omkörningsolyckor, *figur 8*. År 2011 sticker ut i statistiken med 14 sådana olyckor.



Figur 8. Trend för utvecklingen av mötes-/omkörningsolyckor med dödlig utgång 2004-2013, Region Nord. Källa: Trafikverket / Transportstyrelsen

2.2 Allvarligt skadade

Med allvarlig skada avses den, som i samband med en vägtrafikolycka, har fått en skada som ger minst 1 procents medicinsk invaliditet. Det är ett begrepp som används av försäkringsbolagen för att värdera olika funktionsnedsättningar oberoende av orsak. Tyvärr innebär dock måttet medicinsk invaliditet att det ofta går lång tid mellan skada och konstaterad invalitidet. För att kunna nyttja måttet och följa upp det på årsbasis görs det istället genom en metod (Transportstyrelsen, 2009) där antalet personer med medicinsk invaliditet prognostiseras utifrån de skador sjukhusen rapporterar till STRADA[2] och med hjälp av en riskmatris framtagen av Folksam.

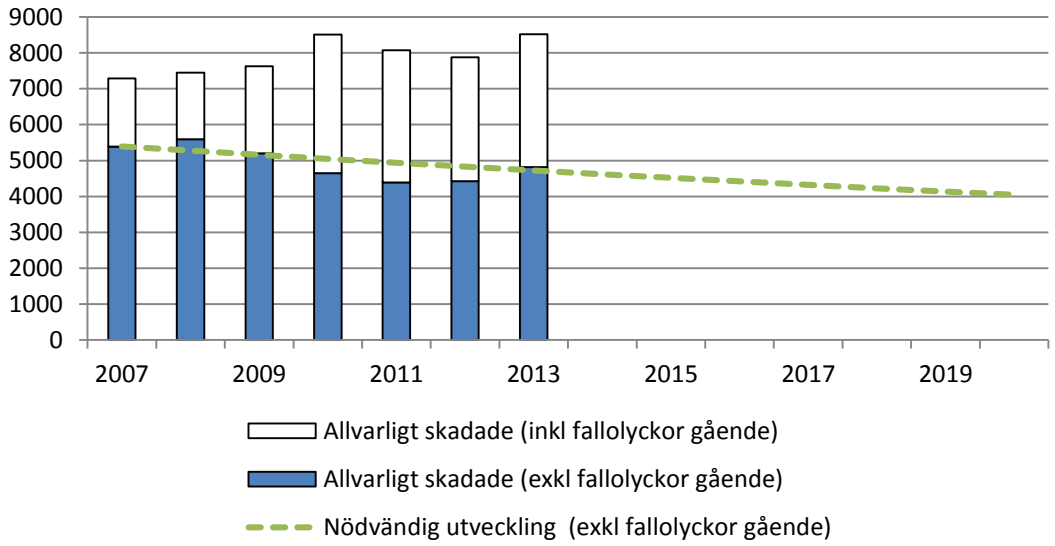
Figur 9 visar utvecklingen för allvarligt skadade i Region Nord.

Antal allvarligt skadade	**2007**	**2013**	**Mål år 2020**	**Bedömd utveckling mot mål**
Västerbotten	405	220	304	I linje med nödvändig utveckling
Norrbotten	157	119	118	I linje med nödvändig utveckling
Region Nord	562	339	422	I linje med nödvändig utveckling

Figur 9. Antal allvarligt skadade 2007 och 2013 samt mål år 2020. Källa: STRADA

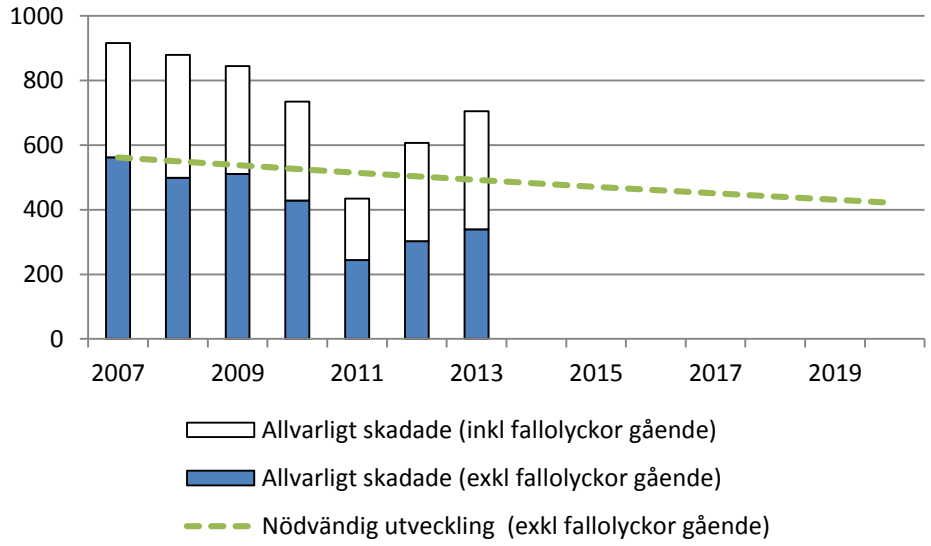
[2] STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet.

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. På nationell nivå beräknades antalet allvarligt skadade år 2007 uppgå till cirka 5500 personer och var år 2012 cirka 4 400 personer. Här ligger utvecklingen i linje med den nödvändiga utvecklingen mot uppsatt mål, *figur 10*.



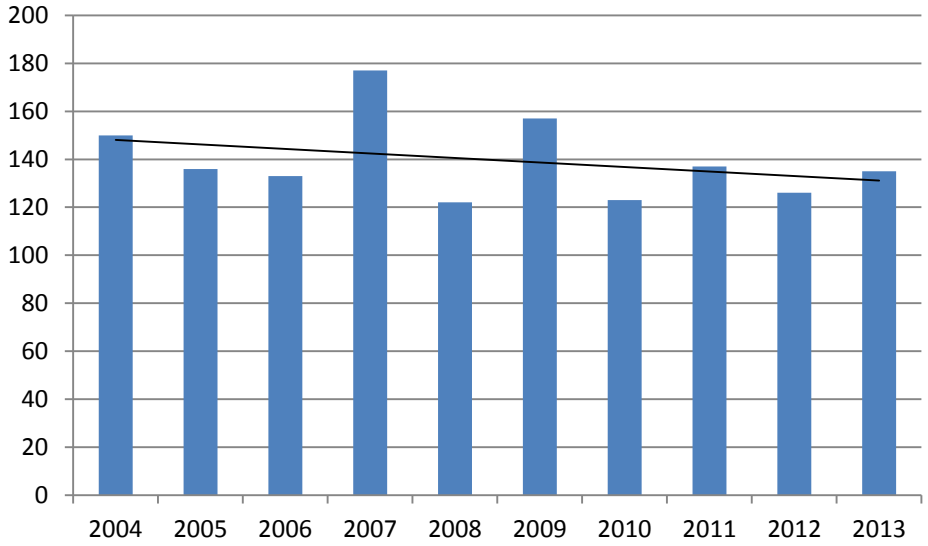
Figur 10. Antal allvarligt skadade 2007-2013 samt nödvändig utveckling fram till år 2020 (inkl./exkl. gående som fallit i vägmiljön), nationellt. Källa: STRADA

För Region Nord visar utvecklingen mellan åren 2007 till 2013 på en nära 40-procentig minskning av allvarligt skadade vilket är under den nödvändiga utvecklingen (om samma utvecklingsmål som för riket används), *figur 11*.



Figur 11. Antal allvarligt skadade 2007-2013 samt nödvändig utveckling, Region Nord. Källa: STRADA (Norrbotten har inte registrerat sjukvårdsuppgifter för år 2011 och har även bristfällig statistik för 2012 vilket påverkar diagrammet ovan.)

Polisen har heltäckande registrering av vägtrafikolyckor i Sverige och använder det tidigare allmänna begreppet *svårt skadad*. Den officiella statistiken bygger sedan på polisens rapportering. Många olyckor, då främst med oskyddade trafikanter, kommer dock inte till polisens kännedom och rapporteras således inte till den officiella statistiken. Ett annat problem är att polisen inte är medicinskt utbildad och därför inte kan göra en korrekt bedömning av skadeläget hos de inblandade i trafikolyckan. Anledningen till att begreppet *allvarligt skadad* används istället idag är att det bygger på sjukvårdens rapportering av trafikolyckan vilket ger en bättre bild av skadeutfallet. Allvarlig skada bedöms dessutom senare och kan därför tydligare visa konsekvenserna av olyckan. Se jämförelse mellan figur 11 (allvarligt skadade 2007-2013 samt nödvändig utveckling, Region Nord) och figur 12 (polisrapporterat antal svårt skadade 2004-2013, Region Nord).



Figur 12. Polisrapporterat antal svårt skadade 2004-2013, Region Nord. Källa: STRADA

Det är däremot svårt att göra någon specifik bedömning för år 2011 och 2012 då utfallet av antalet allvarligt skadade för Norrbottens län inte har registrerats.

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 ca 700 personer år 2013 i regionen. Motsvarande antal på nationell nivå är cirka 8 500 allvarligt skadade under år 2013.

Eftersom nästan varannan allvarligt skadad i vägtransportsystemet år 2013 i riket var en gångtrafikant som fallit omkull är detta dock ett så betydande problem att det bör nämnas. Största andelen i denna olyckstyp sker under vintermånaderna när vi har snö och halka.

Då många personer med en låg grad av medicinsk invaliditet inte uppfattar sig som allvarligt skadade kommer även, i vissa fall, mycket allvarligt skadade att redovisas. Med mycket allvarligt skadad avses en person som har fått en medicinsk invaliditet på minst 10 procent.

På nationell nivå beräknas 672 personer under år 2013 blivit så allvarligt skadade att de förväntas få en medicinsk invaliditet på 10 procent eller mer. Det visar sig att skillnaden mellan personer med olika grad av medicinsk invaliditet är att de som har en högre grad oftare fått hjärnskador än personer med lägre grad av invaliditet. Av alla

skador som medfört en medicinsk invaliditet på minst 1 procent hos personbilister svarade hjärnskador för 5 procent, medan hjärnskador svarade för 18 procent hos personbilister med en medicinsk invaliditet på 1+ procent eller mer. Motsvarande uppgifter för skadade cyklister var 6 respektive 27 procent.

Cyklister är den grupp trafikanter som utgör störst andel av de mycket allvarligt skadade, cirka 40 procent. Den vanligaste skadan inom denna kategori är huvudskador (44 procent).

Nästan lika många mopedister som motorcyklister har skadats mycket allvarligt, trots att trafiken med motorcyklar är mer än dubbelt så stort. Hos båda grupperna är det skador på hjärnan som ofta gett bestående men. Men ungefär lika ofta handlar det om mycket allvarligt ben- eller armskador. Andelen fotgängare som har blivit mycket allvarligt skadade efter att ha blivit påkörda är mycket högre än deras andel av persontransporterna. Även hos dem är det framförallt skador på hjärnan som har gett bestående men på minst 10 procent.

Den vanligaste skadan hos personbilister som medför en medicinsk invaliditet på 10 procent eller mer är skador i nacken. Drygt 55 procent av de mycket allvarligt skadade personbilisterna har fått nackskador. Den näst vanligaste skadan är olika typer av skador på hjärnan, vilket 18 procent drabbades av. Andra vanliga skador som ger bestående men är handleds- och nyckelbensfrakturer (37 procent).

3. 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.

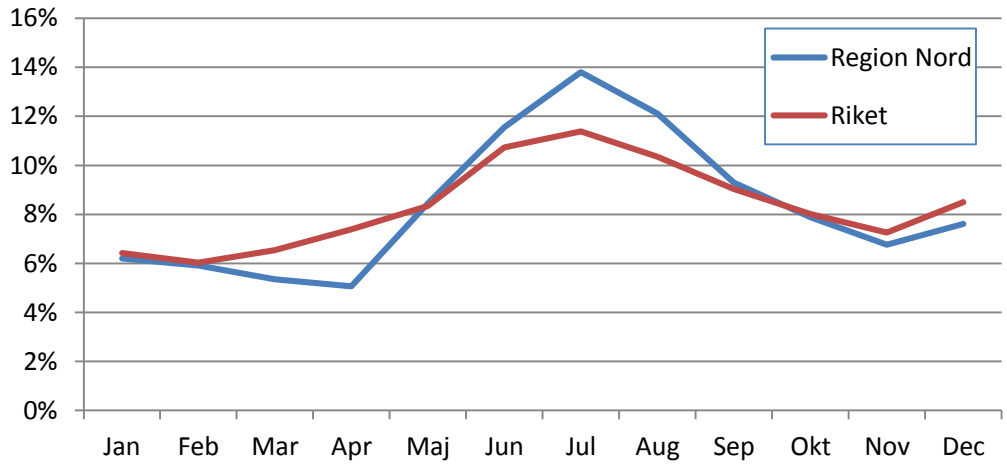
Vi har sett att län med hög täthet, mindre bilåkande och mer kollektivtrafikåkande också har lägre antal omkomna per invånare. Samtidigt har län med låg täthet, mer bilåkande och mindre kollektivtrafikåkande höga dödstal. Det är också uppenbart att befolkningstäthet, mängd bilåkning och kollektivtrafikutbud/–användning är starkt korrelerade med varandra. Befolkningstäthet kan också vara korrelerad med en mängd andra faktorer som vägkvalitet, polistäthet, befolkningens åldersstruktur, etnicitet, utbildningsnivå, attityder, alkoholförekomst i trafiken, hastighet på vägarna och en rad andra mer eller mindre svårmätbara faktorer med betydelse för trafiksäkerheten (Trafikanalys, Rapport 2011:19).

Risken att omkomma är olika stor för olika åldersgrupper. Förutom att personer i olika åldrar väljer olika färdmedel så påverkas risken även av beteenden (hur riskbenägen man är i trafiken) och den fysiska förmågan att klara krockvåld. Höst risk att omkomma har personer över 75 år (Trafikanalys, 2011). Med risk avses här antalet omkomna i förhållande till hur mycket man vistas i trafiken och inkluderar alla fordonsslag, även gång och cykel. Att äldre personer löper högre risk beror till stor del på att de är skörare när en olycka väl inträffar och att de ofta rör sig som oskyddade trafikanter.

Det har visat sig genom 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. Arbetslösheten har stigit relativt mycket sedan år 2009 och ligger idag kvar på en relativt hög nivå (7,4 procent nationellt). Detta kan ha bidragit till de relativt låga dödstalen i trafiken de senaste åren.

Årstiderna och vädret har betydelse för trafiksäkerheten i det korta perspektivet. Under sommarhalvåret är det mer trafik, högre hastigheter och fler cyklister, motorcyklister och mopedister, vilket leder till att trafikolyckorna blir fler och får större 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 singelolyckor med allvarligt utgång. 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 13. Andel omkomna fördelat per månad 2006-2013 i riket samt Region Nord. Källa: Transportstyrelsen

Figur 13 visar att regionen och riket följer varandra relativt väl i fördelningen av omkomna under årets månader. Region Nord har dock, förmodligen tack vare en längre snöperiod, lägre andel omkomna fram till april månad medan man för riket ser att andelen omkomna börjar stiga i februari.

4. 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. Totalt finns idag tio 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 2013*[3].

Följande indikatorer, nedbrutna på regional nivå, tas upp i den här rapporten där även önskvärd målnivå år 2020 redovisas.

1. Hastighetsefterlevnad, statligt vägnät
2. Nykter trafik
3. Bältesanvändning
4. Hjälmanvändning
   -Cykelhjälm
   -Mopedhjälm
5. Andel trafikarbete på vägar med över 80 km/tim som är fysiskt mötesseparerat
6. Säkra gång-, cykel och mopedpassager i tätort

4.1 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.

Nationellt	**2004**	**2012**	**Mål år 2020**	**Bedömd utveckling mot mål**
Andel trafikarbete inom hastighetsgräns, statligt vägnät	43 %	46 %	80 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Genomsnittlig reshastighet (km/tim)	82	78	77	I linje med nödvändig utveckling

Under år 2012 genomförde Trafikverket en av tre mätningar som planerats till år 2020. Den senaste mätningen före 2012 års mätning genomfördes år 2004. Ingen ny mätning gjordes under år 2013. Mätningen från år 2012 visar en låg acceptans för gällande hastighetsgräns och är unik i jämförelse med övriga europeiska länder (TÖI

[3] Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2013, Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020. www.trafikverket.se, publikationsnummer: 2014:068

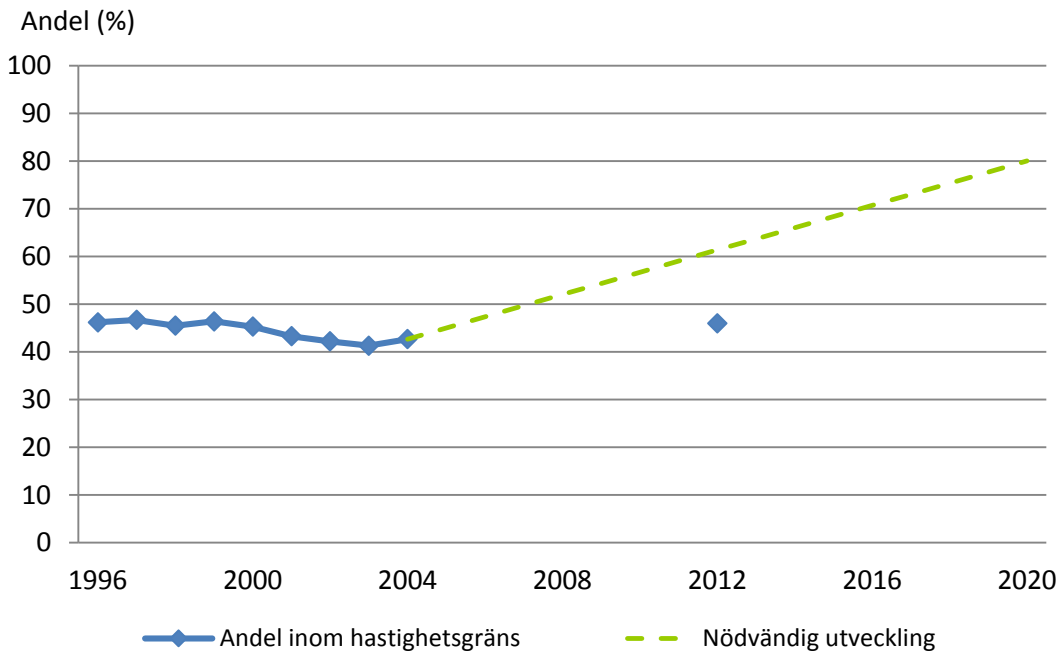
230/2007). Orsaken till att undersökningen inte genomförs oftare är att den är mycket kostsam.

Nedbrutet på regional nivå syns att utvecklingen ligger på ungefär samma nivå som för riket men att det skett en försämring med tre procentenheter sedan år 2004.

Region Nord	**2004**	**2012**	**Mål år 2020**	**Bedömd utveckling mot mål**
Andel trafikarbete inom hastighetsgräns, statligt vägnät	50%	47%	80 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Genomsnittlig reshastighet (km/tim)	82	80,2	77	I linje med nödvändig utveckling

4.1.1 Utveckling mot målet 2020

I *figur 14* redovisas den observerade nivån av andel trafikarbete inom hastighetsgräns på det statliga vägnätet i riket. Andelen trafikarbete inom tillåten hastighet år 2012 var 46 procent (43 procent år 2004) för statliga vägar på nationell nivå. Trots att förbättringar har skett ligger utfallet under nödvändig utveckling för att uppnå målet. För regionen är motsvarande resultat 47 procent år 2012 (50 % år 2004). Andelen trafikarbete inom hastighetsgränsen har minskat sedan den senaste mätningen 2004. Detta innebär att regionen inte ligger i linje med nödvändig utveckling och att en viss försämring skett.



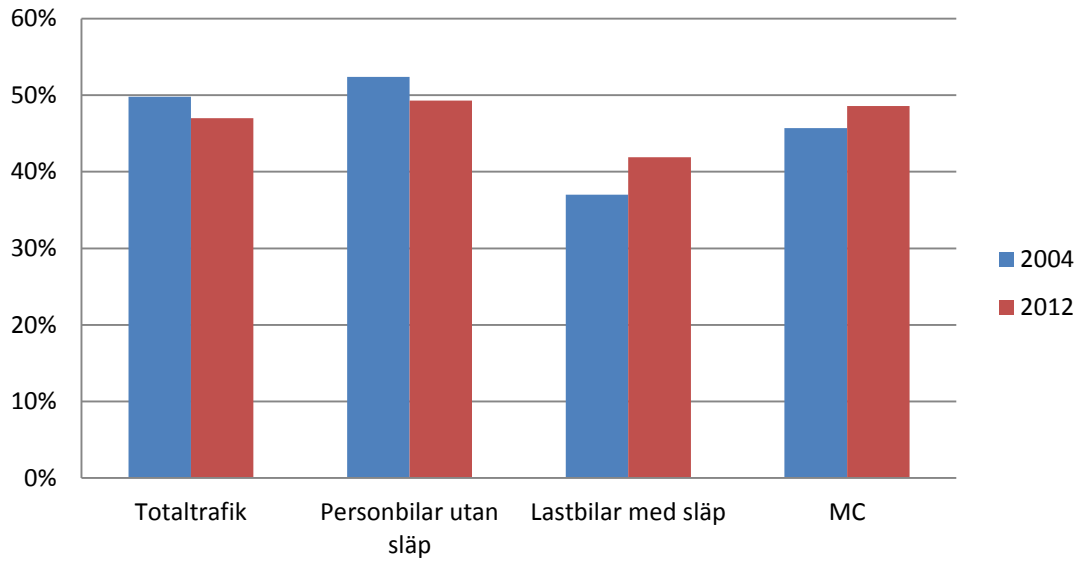
Figur 14. Andel trafikarbete inom hastighetsgräns på det statliga vägnätet 1996-2004 och år 2012, samt nödvändig utveckling till 2020. Källa: Trafikverket

Genomsnittlig hastighet har på nationell nivå minskat från 82 till 78 km/tim sedan år 2004. Detta motsvarar en minskning med nästan 5 procent, vilket är bättre är nödvändig utveckling. I Region Nord har genomsnittlig reshastighet inte minskat i samma takt som för riket men ligger fortfarande i linje med nödvändig utveckling.

4.1.2 Analys och diskussion

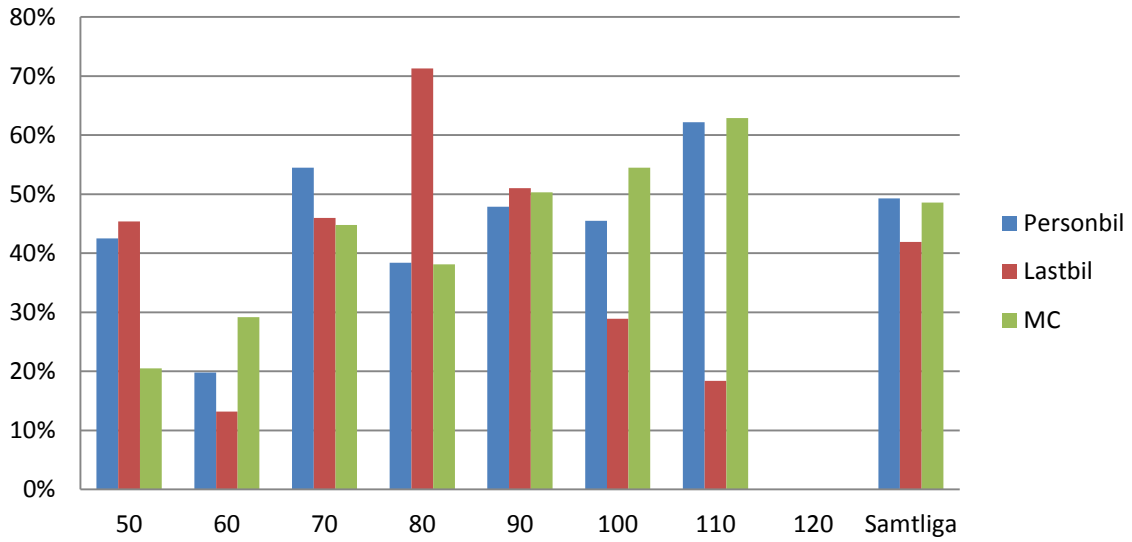
På nationell nivå har andelen trafik inom gällande hastighetgräns genomgående ökad mellan åren 2004 och 2012, utom bland motorcyklar där nivån har minskat med 6 procent. Tunga lastbilar är den fordonsklass som har lägst andel trafikarbete inom gällande hastighetsgräns, beaktat att lastbilars lagstadgade maxhastighet är 80 km/tim för lastbilar räknas därför allt över 80 km/tim som en överträdelse där hastighetsgränsen är högre än 80 km/tim.

För Region Nord har andelen trafik inom gällande hastighetsgräns minskat mellan år 2004 och 2012, utom bland lastbilar med släp samt motorcykeltrafiken, där nivån har ökat något. Det är dock fortfarande lastbilar med släp som har lägst andel trafikarbete inom tillåten hastighet, se *figur 15*.



Figur 15. Andelen trafikarbete inom tillåten hastighetsgräns på statligt vägnät fördelat efter fordonsslag år 2004 respektive år 2012, Region Nord. Källa: Trafikverket

Mätresultaten för riket visar att få tunga lastbilar kör inom den lagstadgade maxhastigheten 80 km/tim på vägar med hastighetsbegränsning över 80 km/tim. Det stämmer även för regionens vägar, se *figur 16*. Bland motorcyklister är det främst inom de lägre hastighetsgränserna som man kör fortare än personbilar. Det är också på den del av vägnätet som den största andelen av motorcykeltrafiken finns. Som en följd av den tätare motorcykeltrafiken i de lägre hastighetsklasserna blir den sammanvägda genomsnittliga reshastigheten i Region Nord lägst för motorcykel med 75,6 km/tim. För personbil samt lastbil blir motsvarande hastighet 80,9 respektive 77,4 km/tim.



Figur 16. Andelen trafikarbete inom tillåten hastighetsgräns på statligt vägnät fördelat efter hastighetsgräns och fordonsslag 2012, Region Nord. Källa: Trafikverket

Analysen av genomförda hastighetsmätningar visar på nationell nivå att förare som medvetet färdats i hastigheter över gällande hastighetsgräns utgör en betydande del av problembilden i dödsolyckor. Det gäller särskilt motorcyklister där drygt en tredjedel har kört mer än 30 km/tim över gällande hastighetsgräns och i ytterligare en tredjedel har hastigheten varit 10-30 km/tim över.

Sedan år 2004 har Trafikverket (och dåvarande Vägverket) genomfört omfattande förändringar av hastighetsgränser på det statliga vägnätet. De 90-vägar som sänkts till 80 km/tim väger upp det faktum att vägar med högre trafikflöden har mötesseparerats och fått den nya hastighetsgränsen 100 km/tim. Generellt gäller att ju lägre hastighetsgräns, desto fler överträdare. Det är också inom de nya hastighetsklasserna 60 km/tim respektive 80 km/tim som introducerats efter år 2004 trafikanterna har svårast att följa gällande hastighetsgräns. Det är en delförklaring till att andelen inom hastighetsgränserna inte är i linje med nödvändig utveckling.

Den minskade medelhastigheten på såväl nationell som regional nivå kan inte förklaras av ändrade hastighetsgränser eftersom den genomsnittliga hastighetsgränsen i stort sett är oförändrad. Här bedöms minskade hastigheter vara en följd av bättre körsätt, där också den automatiska hastighetsövervakningen med trafiksäkerhetskameror (ATK) har haft stor betydelse. Mätningar visar att medelhastigheten minskar med drygt 4 procent på de 300 mil i Sverige som försetts med ATK. En bedömning är också att ATK medfört spridningseffekter på det övriga vägnätet.

Det är fortfarande långt till målet om en 80 procentig hastighetsefterlevnad år 2020. För det skärpta EU-målet om max 133 omkomna i vägtrafiken i Sverige år 2020 är hög efterlevnad av hastighetsgränserna än mer avgörande. ATK bedöms vara det viktigaste verktyget för att uppnå hög hastighetsefterlevnad. Det finns idag cirka 95 stationära kameror uppmonterade i regionen men även mobila kameror används av polisen. Utökad användning av ATK på det statliga vägnätet är därför särskilt betydelsefullt på 80-sträckor, där efterlevnaden idag är låg. Det finns även potential i att använda ATK på det kommunala vägnätet.

En studie som Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI)[4] har gjort visar att dödsolyckorna har minskat med cirka 30 procent i hela landet på de ställen där trafiksäkerhetskameror är uppsatta. Det gör att Trafikverket kan räkna med att spara cirka 20 liv årligen med hjälp av befintliga kameror.

År 2013 bötfälldes 6 361 personer för hastighetsbrott i Norrbottens län. I Västerbottens län var motsvarande siffra 4 488 personer. Enligt polisen i Västerbottens län var 21,7 % av hastighetsöverträdelserna i intervallet 6-9 km/tim över skyltad hastighet. Det är en ökning av antalet boter jämfört med föregående år men fortfarande inom normalvariationen, enligt polisen. Polisens rapporterade hastighetsöverträdelser genom manuell övervakning har varit i princip oförändrad sedan år 2004.

[4] Statens Väg och Transportforskningsinstitut, R696

4.2 Nykter trafik

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 under 0,2 promille alkohol i blodet.

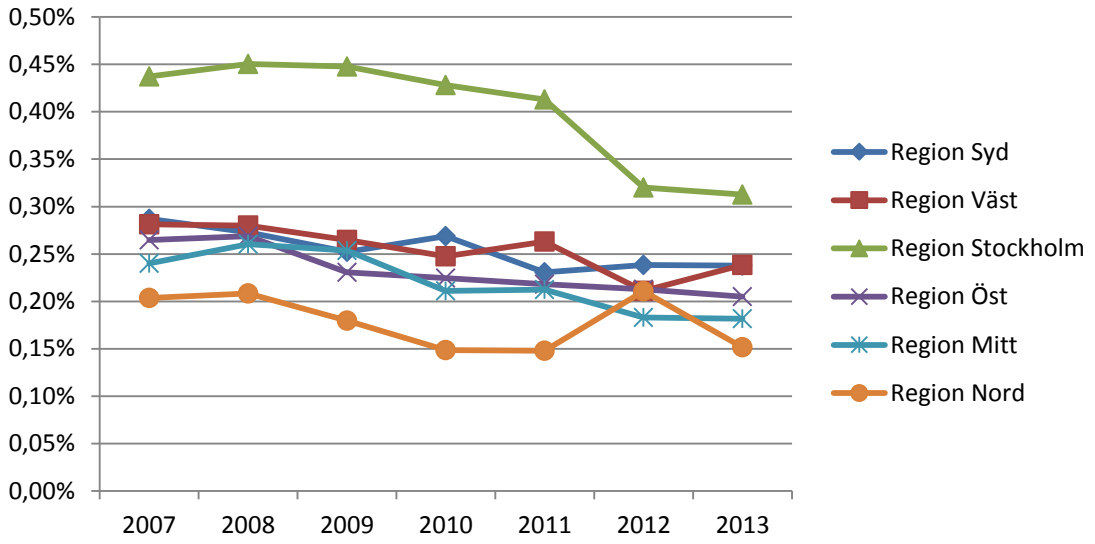
Nationellt	**2007**	**2013**	**Mål år 2020**	**Bedömd utveckling mot mål**
Andel trafikarbete med nyktra förare	99,71 %	99,77 %	99,9 %	Ej i linje med nödvändig utveckling

Region Nord	**2007**	**2013**	**Mål år 2020**	**Bedömd utveckling mot mål**
Andel trafikarbete med nyktra förare	99,8 %	99,85 %	99,9 %	I linje med nödvändig utveckling

Det underlag som används för att följa utvecklingen bygger på data från polisens kontrollverksamhet (Forsman, 2011). Mätserien bygger på data från så kallade fasta kontroller. Ett visst val sker av såväl mätplats som vilka förare som stoppas vilket gör att en viss inverkan av polisens arbetssätt inte helt kan uteslutas.

4.2.1 Utveckling mot målet 2020

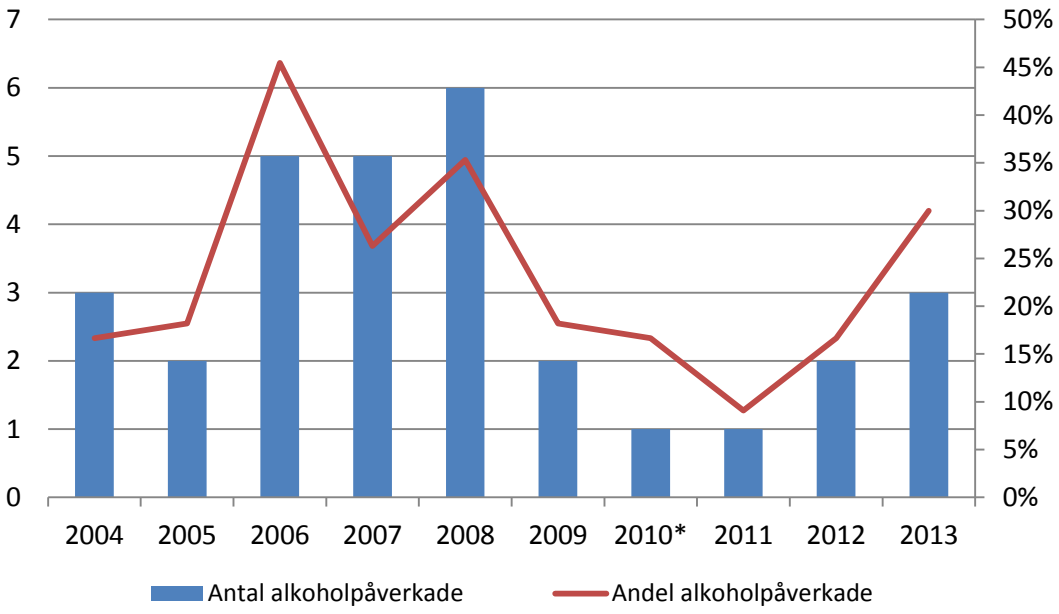
Resultatet från den nationella mätserien baseras på polisens kontroller och visar att det inte har skett någon förändring av andel nyktra förare i trafiken mellan år 2012 och 2013 utan andelen ligger kvar på 99,77 procent. Totalt sett har det skett en förbättring sedan mätseriens startår 2007 då andelen nyktra förare var 99,71 procent. Den ökningen har dock inte varit tillräcklig utan resultaten för Sverige år 2013 ligger under kurvan för nödvändig utveckling. I Region Nord har andelen nykter trafik ökat sedan år 2012, från 99,78 procent år 2012 till 99,85 procent år 2013. Denna ökning kan möjligen förklaras av ganska få data vilket ger större utrymme för slumpvariation, *figur 17*.



Figur 17. Rattfylleriets utveckling, fördelat på Trafikverkets regioner. Källa: VTI

4.2.2 Analys och diskussion

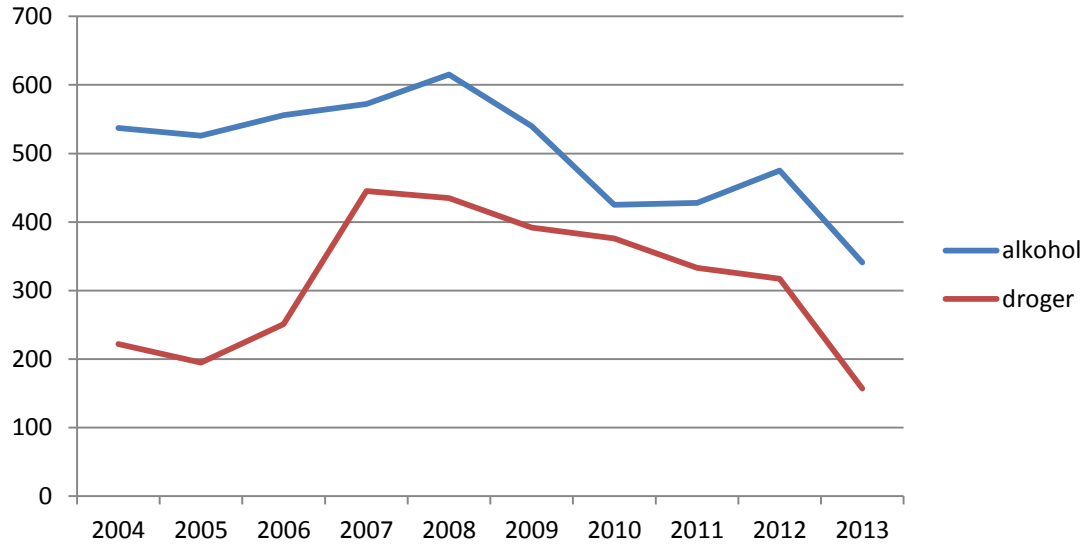
Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor visar att 15 procent av alla omkomna personbilsförare i riket var alkoholpåverkade (alkoholhalt i blodet på 0,2 promille eller mer) år 2013. För Region Nord var motsvarande siffra 30 procent, *figur 18*.



Figur 18. Antal och andel alkoholpåverkade bland alla omkomna personbilsförare 2004-2013, Region Nord. Källa: Trafikverket

I datamaterialet som genereras varje år finns en stor slumpmässig variation. Andelen har sedan 2007 på nationell nivå legat mellan 20-25 procent medan Region Nord visat större svängningar, beroende på en ännu högre slumpvariation. Andelen har sedan år 2009 stadigt legat närmare 15 procent men år 2013 steg den till 30 procent. När antalet omkomna totalt minskar, minskar även antalet omkomna som är alkoholpåverkade.

En viktig och grundläggande del i arbetet mot rattfylleri är polisens övervakning. Sedan år 2010 har antalet utandningsprov minskat i Sverige. År 2010 gjordes 2,6 miljoner prov i landet jämfört med 2,4 miljoner 2011 och 2,3 miljoner 2012 (RPS, 2011 och 2012). *Figur 19* visar utvecklingen av personer som ertappats i poliskontroller i Norrbottens län.



Figur 19. Personer ertappade i poliskontroller, Norrbottens län, 2004-2013

Vad gäller andra droger än alkohol så finns inte samma omfattning av data över tid tillgängligt. I nationellt perspektiv visar data från åren 2005-2010 att cirka 7 procent av de omkomna motorfordonsförarna hade illegala droger i kroppen (Trafikverket, 2012).

Trots att indikatorn i helhet utvecklas tillfredsställande är det viktigt att fortsätta arbetet mot rattfylleri för att målet skall uppnås till år 2020.

4.3 Bältesanvändning

Målet för bältesanvändningen är att 99 procent av alla förare och framsätes-passagerare i personbil ska använda bilbältet år 2020.

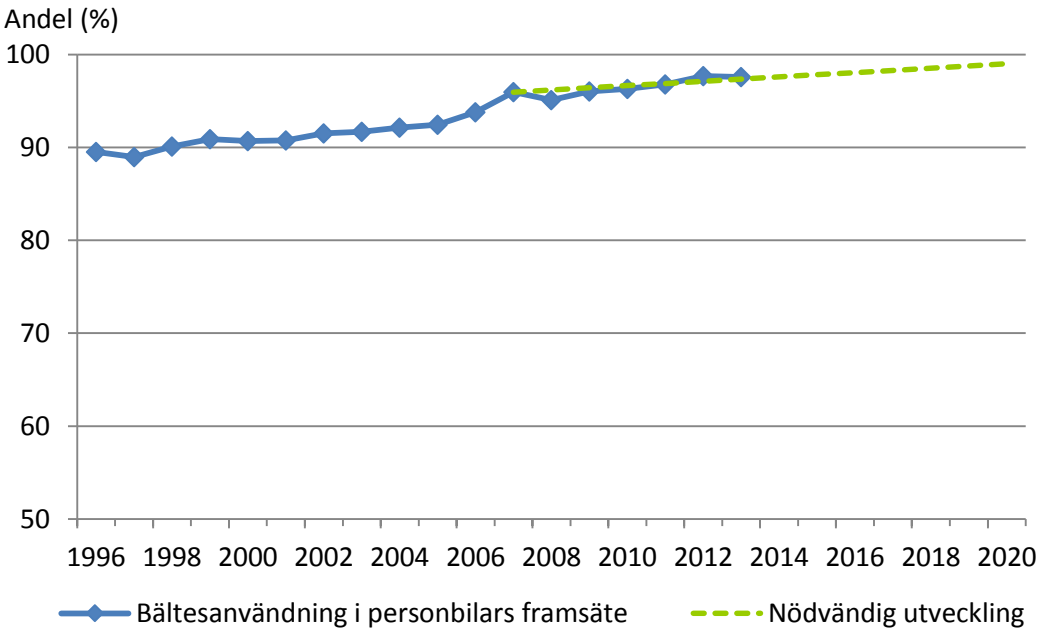
Nationellt	**2007**	**2013**	**Mål år 2020**	**Bedömd utveckling mot mål**
Andel bältade i framsätet personbil	96 %	98 %	99 %	I linje med nödvändig utveckling

Nationella data baseras på resultat från Väg- och transportforskningsinstitutets (VTI:s) observationsmätningar. För Region Nord saknas motsvarande data från VTI. Nedan redovisas för år 2013 istället NTF:s mätning av bältesanvändning i Norrbottens och Västerbottens län. Då det inte går att urskilja framsätespassagerare från övriga passagerare i NTF:s mätning är endast förare redovisade i tabellen nedan.

Region Nord	**2007**	**2013**	**Mål år 2020**	**Bedömd utveckling mot mål**
Andel bältade i framsätet personbil	82,5 %	91 %	99 %	I linje med nödvändig utveckling

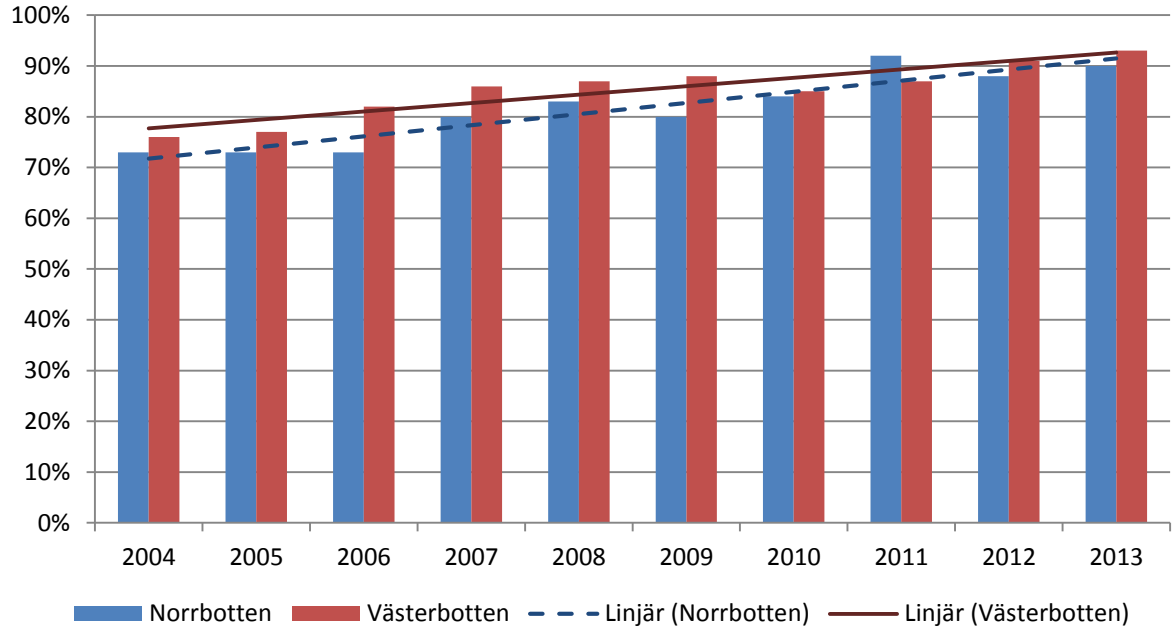
4.3.1 Utveckling mot målet 2020

Resultaten visar att användning av bilbälten i personbilars framsäte på nationell nivå uppgick till 98 procent år 2013, vilket är oförändrat jämfört med år 2012. Användningen ligger i linje med nödvändig utveckling.



Figur 20. Andelen bältade i personbilars framsäte 1996–2013, samt nödvändig utveckling till år 2020, nationellt. Källa: VTI

För Region Nord visar NTF:s observationsmätningar att bilbältesanvändningen i de båda länen fortsätter att öka, *figur 21*.

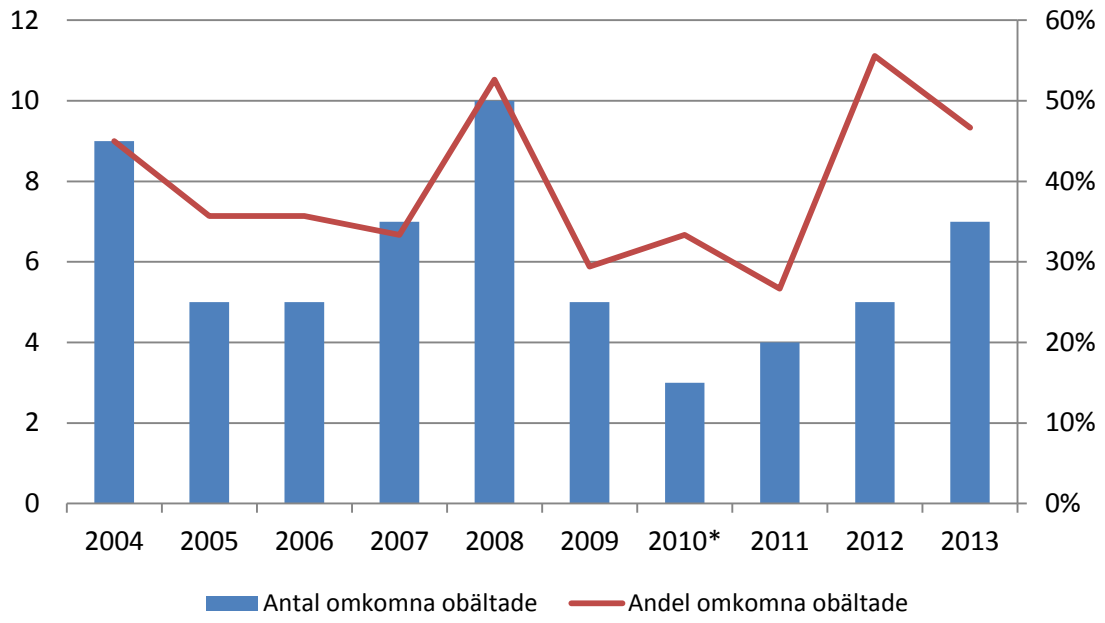


Figur 21. Observationsmätning av bältesanvändning i tätort, Region Nord, 2004-2013, fördelning per län. Källa: NTF

4.3.2 Analys och diskussion

Bältesanvändningen är sämre i små tätorter vilket förmodligen är en förklaring till att Region Nord har något lägre bältesanvändning jämfört med övriga delar av Sverige. 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 Sverige som utförs av bilar med bältespåminnare har ökat från cirka 48 procent år 2010 till 67 procent år 2013. Det är viktigt att ha i åtanke att det finns stor potential bland de sista 1-2 procenten som inte använder bälte, vilket blir tydligt med att bältesanvändningen bland omkomna endast är 60-70 procent.

Sett till samtliga omkomna i personbil i regionens dödsolyckor år 2013 var 47 procent obältade att jämföra med år 2012 när 56 procent var obältade. År 2013 minskade alltså andelen obältade i dödsolyckorna, *figur 22*. Det är svårt att avgöra vad detta beror på, särskilt när materialet är litet och således risken för slumpresultat är större. Genom att självmord exkluderas från och med år 2010 innebär även det att andelen obältade blir något lägre.



*Figur 22. Andel omkomna i personbil som varit obältade vid olyckstillfället av samtliga med känd bältesanvändning samt antal omkomna i personbil som varit obältade vid olyckstillfället, 2004-2013, Region Nord. Källa: Trafikverket. *Från och med år 2010 utan suicid.*

År 2013 ertappades 910 personer i Norrbottens län i poliskontroller utan bilbälte. Det saknas siffror för Västerbottens län men år 2012 var motsvarande siffra 669 personer. Kvinnor är generellt bättre på bältesanvändning än män. Detta visar sig såväl i observationsmätningar som i andel obältade omkomna personer (Svensson, 2010).

4.4 Hjälmanvändning

Målet för cykelhjälmsanvändningen är att 70 procent av cyklisterna använder hjälm år 2020. VTI:s årliga observationsmätningar som anger andel cyklister som använder cykelhjälm vid observationerna har används som underlag (Larsson, 2014).

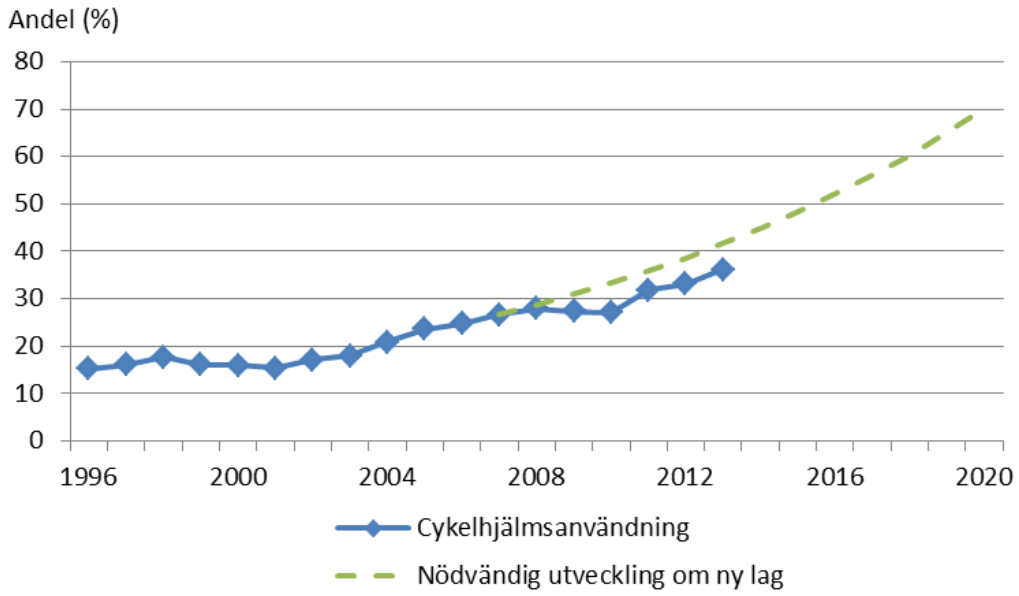
Riket	**2007**	**2013**	**Mål år 2020**	**Bedömd utveckling mot mål**
Andel observerade cyklister med hjälm	27 %	36 %	70 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel observerade mopedister med hjälm	95,7 %	96,1 %	99 %	I linje med önskvärd utveckling

Region Nord	**2012***	**2013**	**Mål år 2020**	**Bedömd utveckling mot mål**
Andel observerade cyklister med hjälm	29 %	32 %	70 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel observerade mopedister med hjälm	90,3 %	96,6 %	99 %	I linje med önskvärd utveckling

**2012 är startår för mätning*

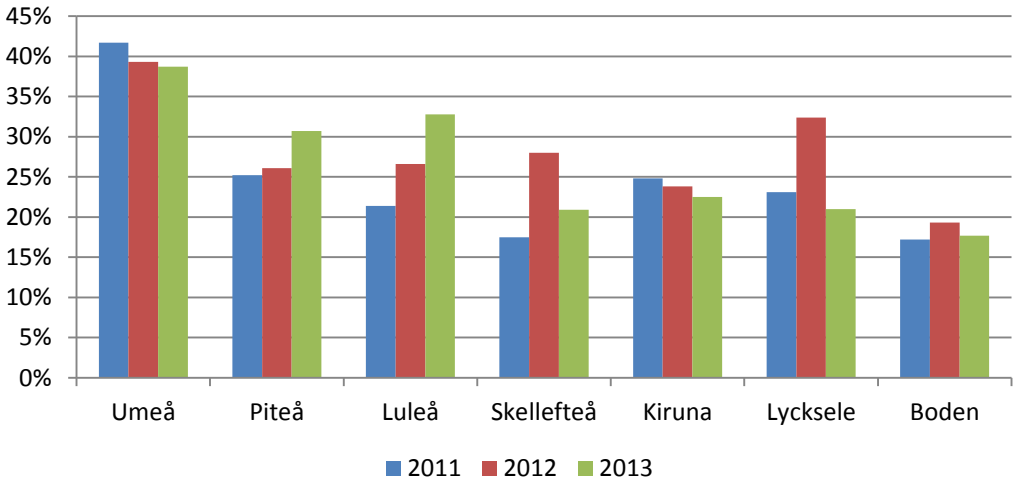
4.4.1 Utveckling mot målet 2020

År 2013 var den observerade cykelhjälmsanvändningen 36,2 procent i riket och 32,0 procent för Region Nord. Nationellt sett är det den högsta uppmätta nivån sedan mätningarna startade. För regionens del är detta en minskning med 0,3 procentenheter jämfört med år 2012. För att nå målnivån 70 procent år 2020, krävs en årlig ökning med 7,6 procent. Detta innebär att cykelhjälmanvändningen inte har ökat tillräckligt mycket de senaste åren, *figur 23*.



Figur 23. Andel observerade cyklister med cykelhjälm 1996-2013, samt nödvändig utveckling till år 2020, nationellt. Källa: VTI

Sedan år 2010 genomför Region Nord utökade mätningar för att kunna följa utvecklingen av cykelhjälmsanvändningen på regional nivå. *Figur 24* visar varierat resultat i städerna, vilket antagligen beror på att materialet är litet snarare än verkliga skillnader mellan åren.

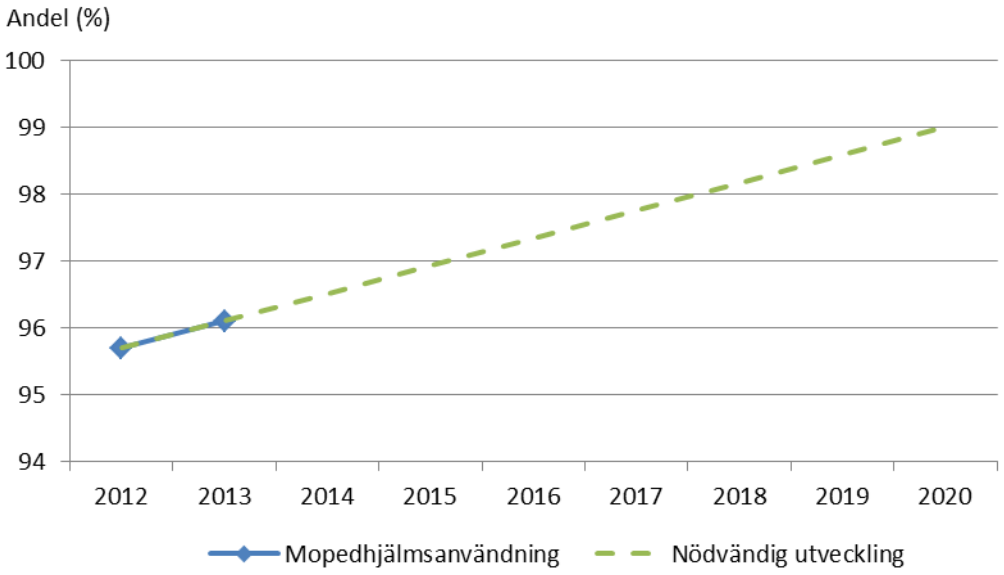


Figur 24. Andel cykelhjälmsanvändning, Trafikverket Region Nord, Källa: Väg- och transportforskningsinstitutet

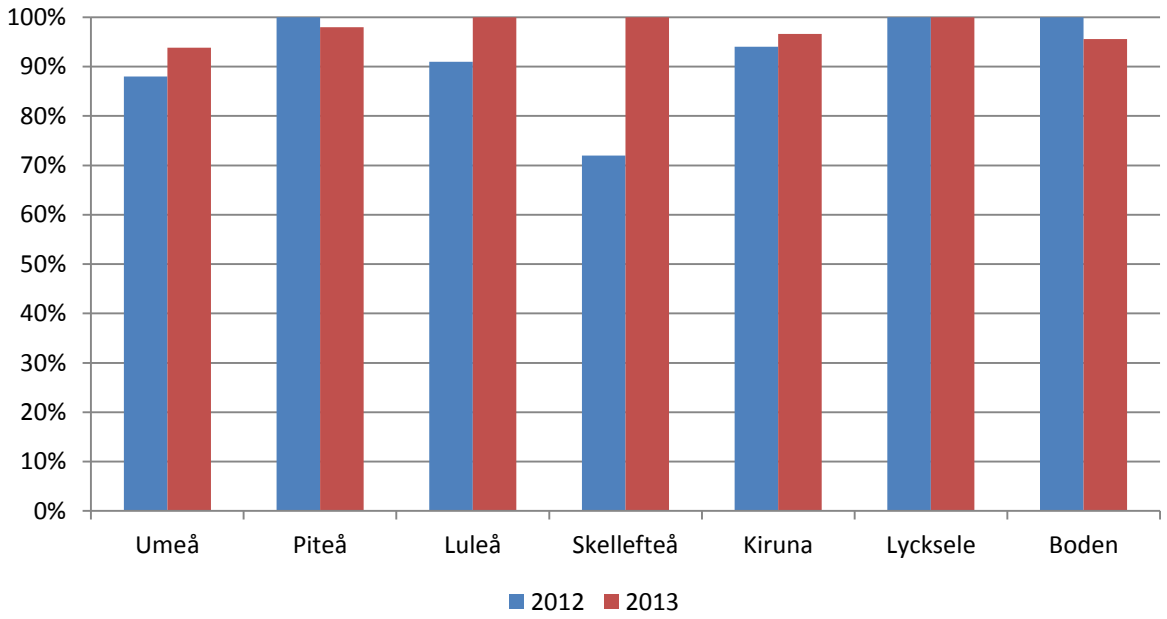
Förutom cykelhjälmsanvändning studeras även hjälmanvändning hos mopedister. Från och med år 2012 observeras mopedisternas hjälmanvändning i samband med VTI:s cykelhjälmsmätningar. Enbart de som uppfattats ha hjälmen ordentligt fastspänd räknas som hjälmanvändare. Målet för mopedhjälmsanvändningen är att 99 procent av mopedisterna ska använda hjälm år 2020.

Användningen av mopedhjälm var nationellt 96,1 procent år 2013 vilket är en marginell ökning från nivån 95,7 procent år 2012. I *figur 25* redovisas den observerade användningen av mopedhjälm samt hur mopedhjälmsanvändningen behöver utvecklas

för att målnivån om 99 procent ska kunna uppnås. *Figur 26* visar Region Nords aktuella läge. År 2012 var startår för mätningarna och det har inte skett några större förändringar av mopedhjälmsanvändningen mellan åren 2012 och 2013, men analysgruppens bedömning är att utvecklingen går i rätt takt för att nå målnivån år 2020.



Figur 25. Andel observerade mopedister med hjälm 2012-2013, samt nödvändig utveckling till år 2020, nationellt. Källa: VTI



Figur 26. Observerad mopedhjälmsanvändning fördelat på ort, åren 2012 och 2013. Källa: VTI

4.4.2 Analys och diskussion

Utvecklingen av cykelhjälmsanvändningen är positiv men trots det så ligger nivån relativt lågt, speciellt för vuxna. Det finns stor potential att öka andelen cyklister som använder hjälm.

År 2013 dog 15 cyklister i riket och cirka 2160 blev allvarligt skadade med mer än 1 procents medicinsk invaliditet. Av dessa hade cirka 270 mer än 10 procents medicinsk

invaliditet. I Region Nord skadades[5] 886 cyklister år 2013, varav 39 allvarligt (ISS 9-). Av de med huvudskador hade omkring 15 procent använt cykelhjälm.

År 2013 omkom tre mopedister i Sverige vilket är en minskning från år 2012 när åtta omkom och år 2011 när 11 mopedister dödades. I regionen omkom ingen mopedist år 2013. Vad gäller skador kan vi se att år 2013 skadades cirka 95 mopedister allvarligt i riket (ISS-värde[6] >8). I Region Nord rapporterats totalt 96 mopedister skadade varav åtta allvarligt skadade i STRADA sjukvård år 2013.

För mopedister som omkommit i olyckor 2004-2012 redovisas att drygt hälften av dem saknade hjälm eller hade tappat hjälmen vid olyckstillfället. Om fler mopedister använt hjälm, eller använt den rätt, skulle i genomsnitt 3 färre ha omkommit per år (Trafikverket, 2012). Precis som för cyklisterna står huvudskadorna för en betydligt större del av skadorna för dem som skadats mycket allvarligt än för de som skadats allvarligt. Ökad hjälmanvändning hos mopedister har därmed framförallt potential att minska antalet mycket allvarligt skadade. Enligt beräkningar minskar användningen av hjälm risken för allvarlig skada med 17 procent och för mycket allvarlig skada med 47 procent.

Trafikverket, i samverkan med andra aktörer, har tagit fram en strategi för säkrare cykling. Strategin innefattar ett systematiskt arbete med hela problematiken kring cykelolyckor, där hjälmanvändning ingår som en viktig del[7].

[5] STRADA
[6] ISS (Injury Severity Score). Anger skadegraden med avseende på hur akut livshotande skadorna bedöms vara.

[7] Säkrare cykling - gemensam strategi för år 2014-2020. Trafikverkets publikation 2014:030

4.5 Säkra statliga vägar

Målet till 2020 är att minst 75 procent av trafikarbetet på vägar som har en hastighetsgräns över 80 km/tim ska ske på vägar som är mötesseparerade med mitträcke.

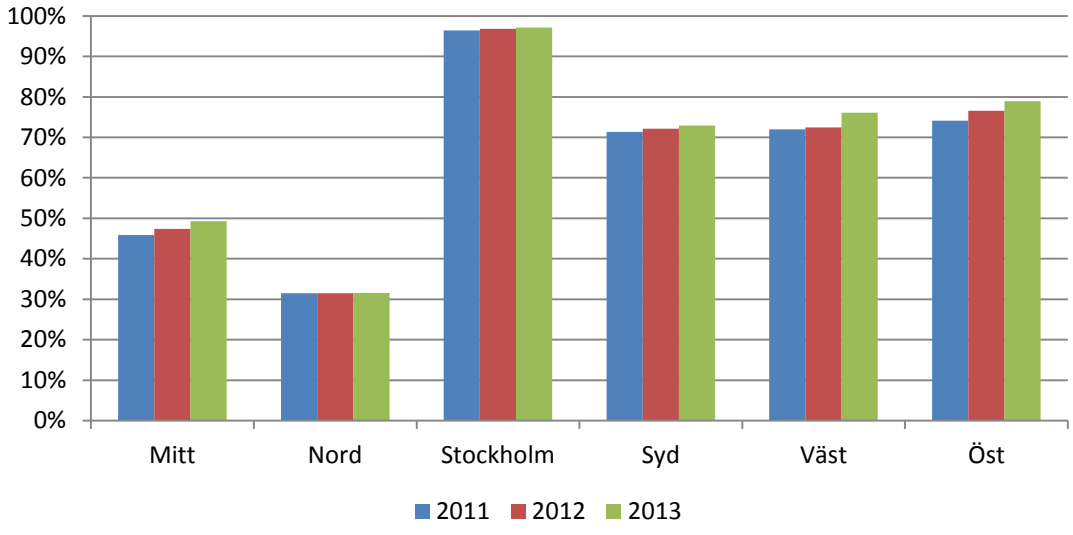
Riket	**2007**	**2013**	**Mål år 2020**	**Bedömd utveckling mot mål**
Andelen trafikarbete på vägar med över 80 km/tim och fysisk mötesseparering	50 %	72 %	75 %	I linje med nödvändig utveckling

Detta mål kan nås antingen genom att sänka hastighetsgränserna eller genom att bygga om till vägar med mitträcke. Övriga åtgärder som ger trafiksäkerhetseffekter på det statliga vägnätet är främst sidoräcken och räfflad mittremsa med gles omkörningsmöjlighet.

Region Nord	**2009**	**2013**	**Mål år 2020**	**Bedömd utveckling mot mål**
Andelen trafikarbete på vägar med över 80 km/tim och fysisk mötesseparering	28 %	32 %	75 %	Ej i linje med nödvändig utveckling

4.5.1 Utveckling mot målet 2020

Andelen av trafikarbetet på vägar med hastighetsgräns över 80 km/tim som gick på mötesseparerade vägar var i riket 72 procent vid slutet av år 2013 vilket är väl över linjen med önskvärd utveckling. För Region Nord däremot låg vid utgången av år 2013 andelen trafikarbete på mötesseparerade vägar på 32 procent, *figur 28*.



Figur 28. Andel mötesseparerad väg med hastighet över 80 km/h. Källa: Trafikverket

För Region Nords del låg, vid utgången år 2013, andelen mittseparerade vägar med högre hastigheter väldigt lågt i förhållande till såväl övriga trafikverksregioner som till uppsatt nationellt mål om 75 procent år 2020.

4.5.2 Analys och diskussion

Det finns i början av år 2013 cirka 100 mil 90-väg som inte är mötesseparerat på nationell nivå. På dessa vägar omkommer lika många som på de 4000 mil väg som har hastighetsgränsen 70 km/tim. Det gör det extra viktigt att fortsätta bygga om befintliga 90-vägar med mittseparering eller sänka hastighetsgränsen till 80 km/tim.

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 kostsamt att genomföra. Här torde sidoområdesåtgärder, sänkta hastigheter och nya billigare metoder för mötesseparering, såsom räffling av vägmitt, kunna ge stort bidrag till regionens trafiksäkerhetsutveckling.

4.6 Säkra gång-, cykel- och mopedpassager i tätort

Riket	**2013**	**2013**	**Mål år 2020**	**Bedömd utveckling mot mål**
Andel säkra GCM-passager på kommunalt huvudnät för bil	19 %	19 %	Ej definierat	Startår för mätningen – utveckligen kan ej bedömas

En gång-, cykel- och mopedpassage (GCM-passage) definieras som säker om den är planskild eller om minst 85 procent av förarna kör högst 30 km/tim över passagen. Det senare åstadkoms mest effektivt genom någon form av fysiskt farthinder i anslutning till övergångsstället. För mer exakta definitioner av säker, måttlig säker och icke säker GCM-passage, se PM Kriterier för säkra GCM-passager (Trafikverket, 2013).

4.6.1 Utveckling mot målet 2020

För att kunna följa indikatorn måste kommuner ha rapporterat in företeelsetyperna GCM-passage och farthinder i den nationella databasen NVDB, vilket krävs för att indikatorn ska kunna beräknas. Vid årsskriftet 2013-2014 hade 40 kommuner i landet rapporterat in fullständiga uppgifter i NVDB. I dessa kommuner är knappt 20 procent av passagerna säkra. Ytterligare 20 procent av passagerarna bedöms ha en måttlig säkerhet.

Någon målnivå för denna indikator finns inte fastställd i dagsläget. När den nationella analysgruppen tittat på vad som krävs för att bidra till målen 2020 så bedöms en målnivå på någonstans runt 35 procent vara rimlig. Det skulle motsvara att drygt 1+ procent av måluppfyllnaden för allvarligt skadade cyklister skulle komma från arbetet med denna indikator. Det bidrar också till reduktionen av dödade i vägtrafiken.

4.6.2 Analys och diskussion

Det totala antalet omkomna på det kommunala vägnätet har nationellt sett minskat med drygt 40 procent de senaste tio åren, vilket är i samma storleksordning som reduktionen på det statliga vägnätet. Om man enbart studerar oskyddade trafikanter så som gående, cyklister och mopedister, ser utvecklingen inte lika gynnsam ut. Det visar att trafiksäkerhetsarbetet för de oskyddade trafikanterna bör intensifieras, särskilt på det kommunala 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 som för riket och mellan åren 2004-2013 omkom 1 av 10 på det kommunala vägnätet medan motsvarande siffra för det statliga var cirka 80 procent. I genomsnitt omkommer en person i regionen på enskilda vägar varje år, så också år 2013.

5. Järnvägssäkerhet

Trafikverkets mål är att antalet omkomna i järnvägssystemet ska halveras mellan åren 2010 och 2020. Det motsvarar inte mer än 55 dödade år 2020 jämfört med 110 dödade år 2010. I antalet inkluderas självmord. Under 2013 har 111 personer omkommit på den statliga järnvägen.

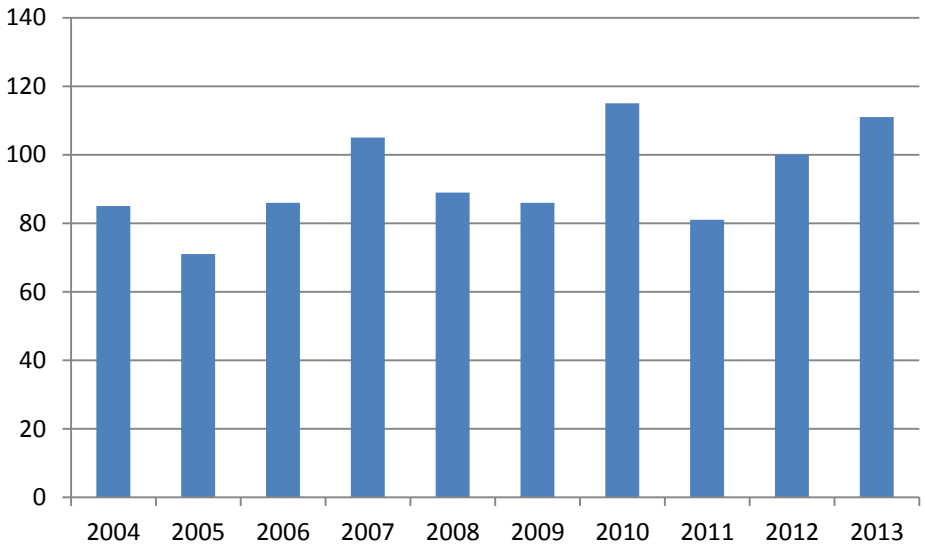
Självmord är den dominerande anledningen till att människor omkommer inom järnvägstransportsystemet. Ungefär 70 procent av de personer som omkommer på järnvägen utgörs av självvald handling.

Plankorsningsolyckor är efter personpåkörningar (inklusive självmord) den olyckstyp som orsakar flest antal dödade och allvarligt skadade inom järnvägssystemet. Antalet olyckor och därmed antal dödade har kraftigt reducerats i förhållande till den situation som rådde för 30 år sedan men fortfarande omkommer cirka 15 personer i Sverige varje år i plankorsningsolyckor.

År 2010 ändrades definitionen för plankorsningsolycka till att omfatta även gående och cyklister som blir påkörda vid en plankorsning. Till och med år 2009 räknades dessa som personpåkörning. Det årliga antalet dödsfall ökade då från omkring fem personer årligen till det tredubbla. Det finns fortfarande en oklarhet i hur stor del av denna ökning som beror på självmord.

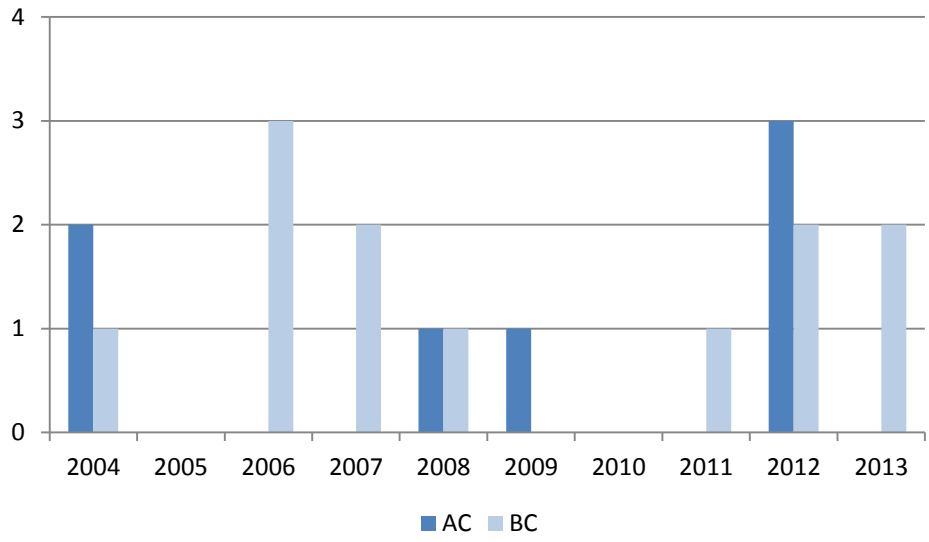
5.1 Utveckling mot målet

Som framgår av *figur 29* nedan har antalet dödade i svensk järnvägstrafik de senaste tio åren uppgått till mellan 70 och 115 per år.



Figur 29. Antal omkomna på järnväg 2004-2013, nationellt. Källa: Transportstyrelsen

I Region Nord visar *figur 30* utfallet av antal omkomna under perioden 2004-2013. I medeltal omkommer 2 personer årligen i järnvägsrelaterade olyckor i regionen. År 2013 omkom 2 personer i regionen.



Figur 30. Antal omkomna på järnväg 2004-2013, Region Nord. Källa: Transportstyrelsen

5.2 Analys och diskussion

Det finns ingen tendens till att antalet omkomna och allvarligt skadade minskar, snarare tvärtom. För att kunna uppnå uppsatt mål om en halvering av antalet omkomna på järnvägen behövs åtgärder som förväntas spara 6,5 liv per år under perioden 2013-2020. Det är i första hand åtgärder riktat mot personpåkörningar som förväntas kunna bidra till måluppfyllelse. I viss mån kan även åtgärder för att förbättra säkerheten i plankorsningar ge ett bidrag.

Det finns i princip två angreppssätt för att minska antalet personpåkörningar – dels att förhindra eller försvåra obehörigt tillträde till spårområdet, dels att öka möjligheten att upptäcka och reagera på att obehöriga personer tagit sig in i spårområdet.

I Region Nord finns i dag 3 utpekade sträckor som har behov av översyn och eventuella åtgärder, det är sträckorna Luleå - Sunderbyn, Umeå - Umeå Östra samt Gimonäs - Stöcke. Dessa sträckor kommer att inventeras under år 2014.

6. Slutsatser

- Antal omkomna i vägtrafiken har minskat både nationellt och regionalt sedan föregående år. Även trenden över tid är gynnsam och visar på en minskning av antalet omkomna i såväl riket som för Region Nord.

- Antal allvarligt skadade i vägtrafiken har minskat både nationellt och i Västerbottens län jämfört med föregående år. Olycksstatistiken för Norrbottens län har varit bristfällig under år 2011 och 2012 så därför kan inga jämförelser göras med år 2013.

- Bältesanvändningen i regionen ligger långt under de nationella siffrorna men följer ändå den nödvändiga utvecklingen för att nå målet om 99 procent år 2020.

- Trafikverket Region Nord har avsevärt mindre andel mötesseparerade vägar där hastighetsgränsen är satt till 80 km/tim jämfört med resten av landet. Anledningen är främst mindre andel trafik på regionens vägar och ett stort antal ”smala vägar”. Detta gör det i många fall samhällsekonomiskt kostsamt att använda traditionella metoder.

- Det finns ingen tendens att antalet omkomna i järnvägen skulle vara på väg ner, även om det rör sig om få personer varje år och att det därför är svårt att dra riktiga slutsatser. Region Nord har, om jämförelser görs med riket, få omkomna i järnvägsrelaterade olyckor .Utfallet ligger på cirka två per år.

TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.

www.trafikverket.se

TRAFIKVERKET. PUBLIKATIONSNUMMER: 2014:127. NOVEMBER 2014. OMSLAG: GRAFISK FORM, TRAFIKVERKET. OMSLAGSFOTO: MOSTPHOTOS.COM (MICHAEL ERHARDSSON, YURI ARCURS), HELEN GUSTAFSSON, ANDREAS GRADIN. TRYCK: INEKO.