TRAFIKVERKET

Analys av trafiksäkerhets-utvecklingen 2021

Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030

Trafikverket
trafikverket@trafikverket.se
0771-921 921

Dokumenttitel: Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2021 - Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030
Författare: Rikard Fredriksson, Per Hurtig, Peter Larsson, Magnus Lindholm, Matteo Rizzi, Simon Sternlund
Dokumentdatum: 2022-05-10
Version: 1.0

Publikationsnummer: 2022:093.
ISBN: 978-91-8045-048-5

Produktion: Gullers Grupp AB
Foto: Trafikverket

Innehåll

Inledning 5
Mål 2030 och trafiksäkerhetsindikatorer 6
Utfallsindikatorer 8
Antal omkomna och allvarligt skadade 8
Antal allvarligt skadade i fallolyckor 8
Antal suicid i vägtransportområdet 8
Antal allvarligt skadade cyklister i singelolyckor 8
Systemindikatorer 9
Statligt vägnät, säkrare vägar 9
Statligt vägnät, säkrare korsningar 10
Säkra GCM-passager 11
Säkrare fordon 11
Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik 11
Suicidpreventiv vägutformning 11
Användningsindikatorer 12
Hastighetsefterlevnad 12
Nykter trafik 12
Bältesanvändning 12
Hjälmanvändning 12
Antal omkomna och allvarligt skadade 13
Omkomna 14
Trafikantkategori 15
Olyckstyp 16
Ålder 18
Kön 19
Väghållare 19
Allvarligt skadade 20
Omvärldsfaktorer 21
Hastighet 23
Utveckling och framskrivning mot målet 2030 23
Slutsatser 25
Referenser 26

Inledning

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen och etappmålen på vägen dit. År 2020 var slutåret för det etappmål som angav att antalet omkomna skulle halveras mellan 2007 och 2020, vilket innebar högst 220 omkomna år 2020. Etappmålet innebar också att antalet allvarligt skadade i vägtrafiken skulle reduceras med en fjärdedel.

Etappmålet för 2020 uppnåddes både för omkomna och allvarligt skadade, och den positiva utvecklingen av ett flertal indikatorer under målperioden 2007–2020 kan förklara en relativt stor del av att etappmålet uppnåddes. Det gäller särskilt för indikatorer med stor trafiksäkerhetspotential:

- sänkt genomsnittlig reshastighet
- ökat trafikarbete med säkra fordon
- ökat trafikarbete med mittseparering på statliga vägar med en hastighetsgräns över 80 km/tim
- ökad användning av bilbälte.

Regeringen beslutade i februari 2020 om ett nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet, som innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent till år 2030.

I denna rapport presenteras nya och uppdaterade trafiksäkerhetsindikatorer och de målnivåer som behövs för att etappmålen 2030 ska nås. Rapporten redovisar också utfallet för omkomna 2021 samt bland annat hur trafikarbetet och hastigheten på det statliga vägnätet har utvecklats under 2021. En utförligare analysrapport där alla trafiksäkerhetsindikatorer redovisas kommer hädanefter inte att ges ut årligen.

Mål 2030 och trafiksäkerhets-indikatorer

Under 2020 beslutade regeringen om ett nytt etappmål för trafiksäkerhet för 2030. Målet innebär en halvering av antalet omkomna i vägtrafikolyckor, från 266 (medelvärde 2017–2019) till max 133 omkomna 2030. För allvarligt skadade sattes målet till en minskning med minst 25 procent. Utöver beslutade nationella etappmål finns även ett uttalat mål på EU-nivå om att nå nära noll omkomna i vägtrafiken 2050. Inom Trafikverkets arbete med att leda samverkan om det övergripande trafiksäkerhetsarbetet har ytterligare två aktörsgemensamma mål för trafiksäkerhet antagits, och dessa mål bör följas upp med samma systematik som regeringens etappmål:

- Antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, ska minska mellan år 2020 och 2030.
- Antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med 25 procent mellan år 2020 och 2030.

I ett tidigare projekt använde Trafikverket en målbaserad planeringsstrategi, så kallad backcasting, i syfte att beskriva ett säkert system med nära noll omkomna 2050. I nästa steg utvecklades ett 2030-scenario med syfte att fokusera på dödsfall och allvarliga skador på ett sådant sätt att man når etappmålet 2030, samtidigt som man systematiskt närmar sig det säkra systemet 2050 (PM: Prognos av trafiksäkerhetsutvecklingen och scenarier för att nå målnivåer 2030 och 2050, TRV 2021/72599).

Det huvudsakliga resultatet av detta projekt kan sammanfattas så här:

- Planerade vägåtgärder och kommande fordonsutveckling räcker inte för att nå 2030-målen med säkerhet. Det är viktigt att poängtera att kommande fordonsteknik har stor potential, men störst nytta kommer efter 2030.
- Ytterligare åtgärder behövs för att kunna nå målen för antalet omkomna och allvarligt skadade 2030. Projektet redovisade ett förslag med investeringar mellan 2020 och 2030 för att kunna nå etappmålet 2030, samtidigt som man systematiskt närmar sig det säkra systemet 2050.
- Trots ambitiösa planer för vägåtgärder är hastighetsefterlevnaden avgörande för att det ska vara möjligt att nå målen 2030, särskilt om man antar att trafiken kommer att fortsätta öka till 2030.
- Det finns ett tydligt behov av nya trafiksäkerhetsåtgärder med särskilt fokus på allvarliga skador hos oskyddade trafikanter.

Projektets arbete ledde till en revidering av trafiksäkerhets-indikatorerna och det nödvändiga utfallet för att nå målen 2030. Indikatorerna har samma grundstruktur som i tidigare målperiod. Dessa kan fördelas i tre grupper enligt nedan:

- Utfallsindikatorer: följer upp utfallet i vägtrafiken, till exempel antalet omkomna och allvarligt skadade.
- Systemindikatorer: följer upp vägtransportsystemets utformning på systemnivå, till exempel säkra vägar och säkra fordon.
- Användningsindikatorer: följer upp vägtransportsystemets användning, till exempel hastighetsefterlevnad och bältesanvändning.

Utfallsindikatorer

Indikator	Utgångsvärde	Mål 2030
Antal omkomna (-50 %)	266	133
Antal allvarligt skadade (-25 %)	4 200	3 100
Antal allvarligt skadade i fallolyckor (-25 %)	3 500	2 600
Antal suicid i vägtransportområdet		Minska
Antal allvarligt skadade i singelolyckor på cykel (-25 %)	1 600	1 200

Figur 1. Utfallsindikatorer och mål 2030

Antal omkomna och allvarligt skadade

Utgångsvärdet för etappmålet utgörs av ett medelvärde av utfallet för år 2017–2019, vilket innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras mellan år 2020 och 2030 till *högst 133*. Antalet allvarligt skadade ska minska med 25 procent till *högst 3 100* (exklusive fallolyckor).

Antal allvarligt skadade i fallolyckor

GNS väg (Gruppen för Nollvisionen i Samverkan) antog under 2020 aktörsgemensamma mål för trafiksäkerhet väg inom ramen för aktörssamverkan. Gruppen beslutade att dessa mål bör följas upp med samma systematik som för regeringens etappmål.

Ett av målen som antogs var att antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med 25 procent mellan år 2020 och 2030. Om utgångsvärdet beräknas på samma sätt som för etappmålen, som ett medelvärde från åren 2017–2019 (se figur 1), blir målet för 2030 högst *2 600 allvarligt skadade i fallolyckor inom vägtrafiken*.

Antal suicid i vägtransportområdet

På samma sätt som för allvarligt skadade i fallolyckor (avsnittet ovanför) antog GNS väg ett mål om att antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, *ska minska mellan år 2020 och 2030*. Målet kan komma att preciseras vid ett senare tillfälle när ytterligare underlag finns framtaget. Målet om att antalet suicid inom vägtransportområdet ska minska kan komma att preciseras vid ett senare tillfälle när ytterligare underlag finns framtaget. Antal suicid har under den senaste tioårsperioden legat på cirka 25–35 per år. Därtill kan under tioårsperioden tilläggas omkring 20 suicid i genomsnitt per år genom hopp från broar.

Antal allvarligt skadade cyklister i singelolyckor

Antalet allvarligt skadade cyklister har inte minskat i samma takt som andra allvarligt skadade trafikanter, och därför har GNS väg beslutat om en utfallsindikator för antalet allvarligt skadade cyklister i singel-

olyckor för att kunna nå etappmålet för antalet allvarligt skadade i vägtrafiken. Målet sätts enligt samma princip som för antalet allvarligt skadade fotgängare i fallolyckor, alltså en minskning med 25 procent från utgångsvärdet. Detta ger ett mål för 2030 på *högst 1200 allvarligt skadade cyklister i singelolyckor.*

Systemindikatorer

Systemindikatorerna följer upp vägtransportsystemets utformning på systemnivå, till exempel säkra vägar, säkra fordon etc. Indikatorernas sammansättning och deras nödvändiga tillstånd 2030 bygger på resultaten från det tidigare beskrivna scenarioarbetet.

Indikator	Beskrivning	Utgångsvärde 2020	Nödvändigt tillstånd 2030
Statligt vägnät, säkrare vägar	Andel trafikarbete på mötesseparerade vägar ≥ 80km/h	65 %	70 %
Statligt vägnät, säkrare vägar	Andel trafikarbete på mötesseparerade vägar ≥ 90km/h	85 %	96 %
Statligt vägnät, säkrare korsningar	Andel ÅDT i korsningar med mycket god eller god TS-klass	80 %	85 %
Statligt vägnät, säkrare korsningar	Andel ÅDT i korsningar med mycket god, god eller mindre god TS-klass	93 %	99 %
Statligt vägnät, säkrare GCM-passager	Andel GCM-passager med god eller mindre god standard	60 %	80 %
Kommunalt vägnät, säkrare GCM-passager	Andel GCM-passager med god eller mindre god standard	50 %	75 %
Säkrare gator i tätort	Andel 30 och 40 km/h av alla gator med 30–50 km/h	65 %	99 %
Säkrare fordon	Andel sålda nya bilar med 5 stjärnor i ett Euro NCAP-test	89 %	90 %
Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik	Enkät till utvalda kommuner	17 %	90 %
Suicidpreventiv vägutformning	Hoppskydd på tätortsnära broar		50 % åtgärdade av utpekade
	Intrångsskydd tätortsnära högtrafikerade vägar		
	Viadukter över tätortsnära högtrafikerade vägar		25 %

Figur 2. Systemindikatorer och nödvändigt tillstånd 2030

Statligt vägnät, säkrare vägar

Nödvändigt tillstånd för indikatorn om säkra statliga vägar är att minst 96 procent av trafikarbetet på vägar som har en hastighetsgräns över 80 km/tim ska ske på vägar som är mötesseparerade med mitträcke. Det nödvändiga tillståndet kan nås antingen genom att man sänker hastighetsgränser eller genom att man bygger om till vägar med mitträcke.

Nödvändigt tillstånd för att nå etappmålen 2030 är också att 70 procent av trafikarbetet på vägar som har en hastighetsgräns över 70 km/tim ska ske på vägar som är mötesseparerade med mitträcke, eftersom en sänkning till 80 km/tim endast är en tillfällig lösning på vissa sträckor.

Statligt vägnät, säkrare korsningar

Trafikverket har genomfört en trafiksäkerhetsklassning av statliga korsningar med en årsdygnstrafik på minst 2 000 fordon på primärvägen och minst 100 fordon på sekundärvägen. Statlig korsning innebär att minst ett anslutande vägben utgörs av statlig väg.

Planskilda korsningar och cirkulationsplatser ger ofta mycket god eller god trafiksäkerhetsklass. För övriga korsningstyper, som ligger i samma plan, krävs att hastigheten inte överstiger 70 km/tim för att det ska vara god trafiksäkerhetsklass. Detta kan åstadkommas genom hastighetssäkring, till exempel ATK (automatiska trafiksäkerhetskameror) och chikanformade tillfarter. Utan hastighetssäkring krävs ytterligare hastighetsgränsmarginal för att den faktiska hastigheten inte ska överstiga 70 km/tim. Lokal sänkning av hastighetsgränsen kräver mer hastighetsgränsmarginal än kontinuerlig sänkning av hastighetsgränsen.

Det nödvändiga tillståndet 2030 är att inkommande årsdygnstrafik i korsningar med trafiksäkerhetsklass mycket god och god utgör minst 85 procent av inkommande årsdygnstrafik för alla statliga korsningar som är klassade. Dessutom ska motsvarande nödvändiga tillstånd 2030 för korsningar som klassats som mycket goda, goda och mindre goda vara minst 99 procent.

Säkra GCM-passager

Nödvändigt tillstånd för indikatorn om andel säkra GCM-passager (gång, cykel och moped) är att minst 80 procent av alla passager på det statliga huvudnätet för bil med årsdygnsmedeltrafik på minst 2 000 fordon ska ha god eller mindre god kvalitet. Med huvudnät avses i denna indikator gator och vägar inom funktionell vägklass 0–5. Motsvarande nödvändigt tillstånd för kommunalt vägnät är 75 procent. Detta innebär att hälften av alla GCM-passager med låg kvalitet behöver åtgärdas.

I tätort som i detta fall mer eller mindre sammanfaller med kommunalt vägnät antas en ny bashastighet om 40 km/tim vara en grundförutsättning för att nå en säker stadsmiljö. Utöver detta behöver 30 km/tim säkras i områden där oskyddade trafikanter blandas med biltrafik på ett frekvent och planerat sätt. Det är nödvändigt att 99 procent av väglängden i tätort uppfyller detta 2030.

Säkrare fordon

Det är nödvändigt att andelen av nya bilar med högsta säkerhetsklass i ett Euro NCAP-test är minst 90 procent 2030 vilket är ungefär samma nivå som 2020. Kraven för högsta betyg höjs dock successivt mellan 2020 och 2030.

Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik

En särskild utmaning för kommunerna är målet om ökad gång- och cykeltrafik parallellt med målet om att minska antalet gående och cyklister som skadas allvarligt eller omkommer i trafiken – och den största delen av gång- och cykeltrafiken finns i kommunerna. En utvärdering av den första enkäten som genomfördes under 2021 ska ligga till grund för ett nödvändigt tillstånd 2030, där måttet avser att återspegla nivån på kommunernas systematiska trafiksäkerhetsarbete för oskyddade trafikanter, det vill säga gående och cyklister.

Suicidpreventiv vägutformning

Utifrån framtagna effektsamband för suicidpreventiva åtgärder i vägtrafiken har ett antal åtgärder pekats ut för att uppnå en 25-procentig minskning av suicid inom vägtrafiken till 2030. Åtgärderna består i att nära tätorter förse höga statliga broar och statliga viadukter över mötesseparerade vägar med hoppskydd. Dessutom ska minst 50 procent av högtrafikerade vägar nära tätorter vara intrångsskyddade år 2030.

Användningsindikatorer

Användningsindikatorerna följdes även under den förra målperioden, men det nödvändiga tillståndet 2030 är ett resultat av det tidigare beskrivna scenarioarbetet.

Indikator	Beskrivning	Utgångsvärde 2020	Nödvändigt tillstånd 2030
Hastighetsefterlevnad, statligt vägnät	Andel trafik inom gällande hastighetsgräns	49,4 %	80 %
Hastighetsefterlevnad, kommunalt vägnät	Andel trafik inom gällande hastighetsgräns	67 %	80 %
Nykter trafik	Andel trafikarbete med nyktra förare	99,75 %	99,9 %
Bältesanvändning	Andel observerade bältade i personbil	97,9 %	99,5 %
Hjälmanvändning, cykel	Andel observerade cyklister med hjälm	47 %	80 %
Hjälmanvändning, moped	Andel observerade mopedister med hjälm	98 %	100 %

Figur 3. Användningsindikatorer och nödvändigt tillstånd 2030

Hastighetsefterlevnad

Hastighetsefterlevnad är ett av de mer utmanande områdena för att nå etappmålen 2030. Nödvändigt tillstånd för indikatorn om hastighetsefterlevnad är att den uppnår minst 80 procent. Med dagens hastighetsgränser kan en hastighetsefterlevnad på 80 procent förväntas motsvara en sänkt medelhastighet med cirka 5 procent.

Nykter trafik

Under perioden 2012–2021 har 25–30 procent av de omkomna i trafiken omkommit i alkohol- eller narkotikarelaterade olyckor. Nödvändigt tillstånd för indikatorn om nykter trafik är att den uppnår minst 99,9 procent. För detta krävs åtgärder motsvarande minst två miljoner utandningsprov årligen.

Bältesanvändning

Trots den relativt stora andelen som använder bälte, har det under lång tid varit ungefär en tredjedel obältade bland de personbilsförare som omkommer. Andelen trafikarbete med personbilar som har bältespåminnare fortsätter att öka. Den andel av trafikarbetet som utförs med bilar med bältespåminnare uppskattades till 95 procent år 2020. Så sent som 2005 var andelen knappt 10 procent. Nödvändigt tillstånd för indikatorn om bältesanvändning är att minst 99,5 procent av observerade i personbil är bältade.

Hjälmanvändning

För att nå etappmålet 2030 om 25 procent färre allvarligt skadade är det en förutsättning att 80 procent av cyklisterna och 100 procent av mopedisterna använder hjälm.

Antal omkomna och allvarligt skadade

En vägtrafikolycka är enligt definitionen i enlighet med officiell statistik ”en olycka som inträffat i trafik på en väg som allmänt används för trafik med motorfordon, vari det deltagit minst ett fordon i rörelse och som medfört personskada”. Gående som omkommit till följd av fallolyckor i vägtrafik finns därför inte med i officiell statistik över trafikolyckor med personskador. Som omkommen vid vägtrafikolycka räknas en person som avlidit inom 30 dagar till följd av olyckan.

Suicid har tidigare definitionsmässigt ingått i Sveriges officiella statistik över omkomna i vägtrafiken. Från och med 2010 exkluderas suicid från den officiella statistiken. I nedanstående uppföljning av omkomna mot etappmålet 2030 särredovisas därför suicid från de som omkommit i en olycka.

Som källa för omkomna och skadade i trafiken används Strada (Transportstyrelsens informationssystem om vägtrafikolyckor med personskador) som bygger på uppgifter från Polisen och akutsjukhus.

Utvecklingen av antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken kan förenklat sägas bero på fyra faktorer:

- *Systematiskt trafiksäkerhetsarbete* i form av att öka vägarnas säkerhet, öka fordonens säkerhet, utveckla reglering och lagstiftning, förbättra trafikantutbildning, utöka övervakning med mera är en faktor.
- *Omvärldsfaktorer* som inte påverkas av det systematiska trafiksäkerhetsarbetet men som påverkar vägtransportsystemet utgörs exempelvis av konjunkturförändringar, trafikökningar, demografiska förändringar och vädervariationer. Dessa faktorer beskrivs på ett övergripande sätt i ett separat kapitel.
- *Slumpvis variation* varierar beroende av storleken på gruppering. För antalet skadade har den slumpvisa variationen mindre betydelse eftersom det rör sig om ett relativt stort antal personer som skadas, men för antalet omkomna kan den vara så hög som 10 procent.
- *Samspel mellan indikatorer samt mellan indikatorer och externa faktorer*, såväl kända som okända och som kan vara svåra att kvantifiera, utgör den fjärde faktorn.

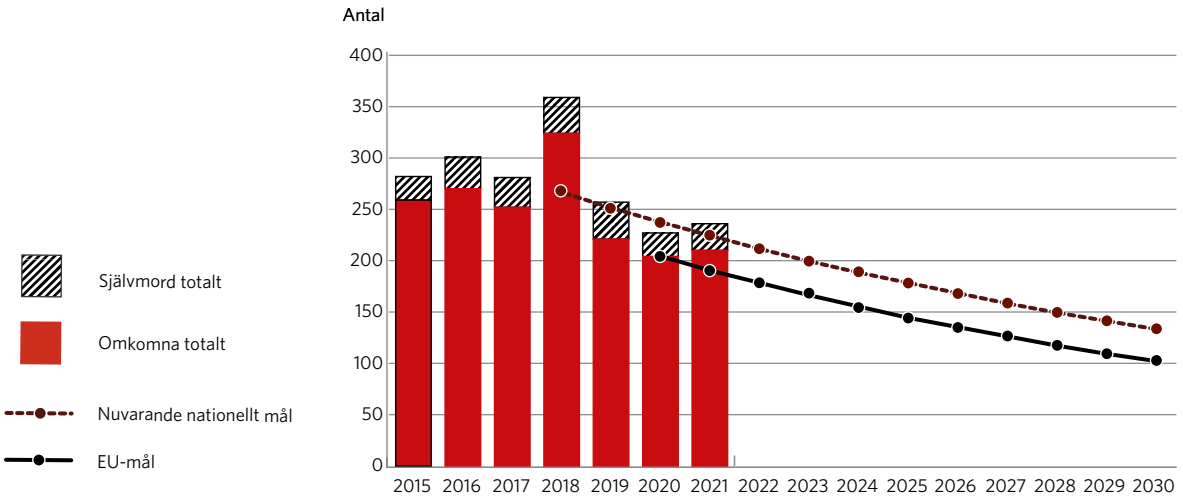
Omkomna

Utveckling och framskrivning mot målet 2030

	Medelvärde 2017–2019	2021	Mål år 2030	Bedömd utveckling mot mål
Antal omkomna	266	210	133	I linje

Regeringen fastställde våren 2020 ett nytt etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen: antalet omkomna ska halveras till maximalt 133 år 2030. Målnivån utgår från ett medelvärde av antalet omkomna under åren 2017–2019. Antalet suicid särredovisas eftersom de exkluderas från officiell statistik sedan 2010. Utöver det nationella målet finns ett etappmål på EU-nivå om att halvera antalet omkomna i vägtrafiken mellan 2020 och 2030. Det motsvarar ett skärpt etappmål om högst 102 omkomna.

Under 2021 omkom 210 personer i vägtrafikolyckor, se figur 4. Det är en ökning med 6 personer eller 3 procent från föregående år då 204 omkom. Antalet omkomna ligger därmed under linjen för nödvändig utveckling till 2030. Antalet suicid i vägtrafiken var 26, jämfört med 23 suicid år 2020.



Figur 4. Antal omkomna i vägtrafikolyckor 2015–2021, samt nödvändig utveckling fram till år 2030. Källa: Transportstyrelsen.

Utfallen för 2020 och 2021 har givetvis påverkats av ändrade förutsättningar i samhället på grund av pandemin. Ändrad trafikmängd och trafikens sammansättning ger en direkt påverkan. Även om trafikarbetet inom vägtrafiken har återgått till mer normala förhållanden under slutet av 2021, visar mätningar en minskning med 5,1 procent för hela året jämfört med 2019, före pandemin. Jämfört 2020 har trafikmängden ökat med 4,2 procent. Pandemin har också

medfört ökad arbetslöshet, vilket historiskt medfört färre omkomna och allvarligt skadade. Före pandemin gick det att se en minskning av reshastigheterna. En ännu större minskning observerades under perioden 2020–2021, vilket gör att det inte går att utesluta en effekt av pandemin även i det fallet.

I figur 4 visas även nödvändig utveckling utifrån EU-målet. Av figuren framgår att antalet omkomna 2021 ligger över linjen om max 102 omkomna år 2030.

Trafikantkategori

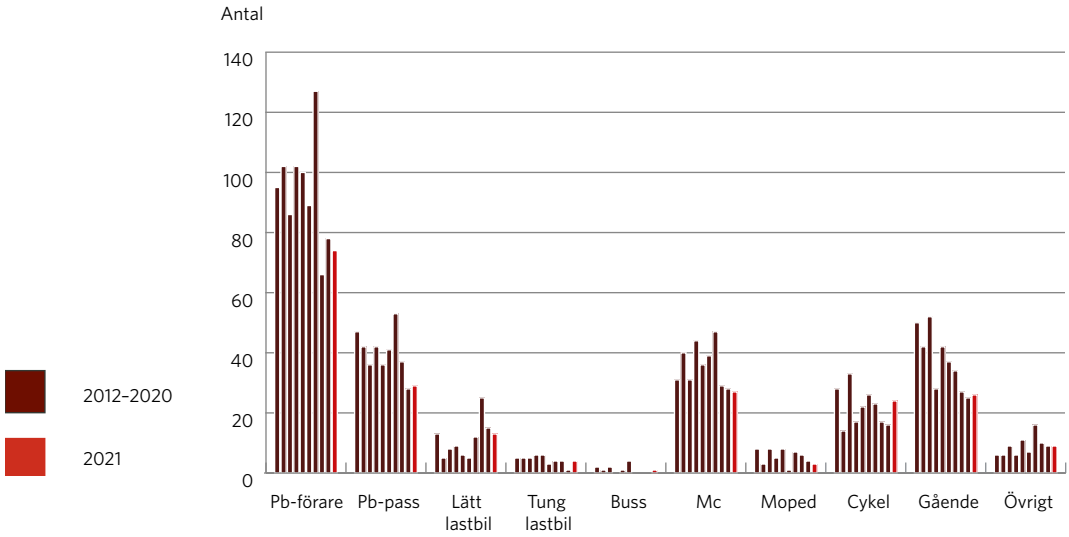
Under 2021 var antalet omkomna i stort sett oförändrat i förhållande till 2020. Det gäller samtliga trafikantkategorier utom cyklister, se figur 5. Cyklister är den enda grupp som uppvisar en tydlig ökning jämfört med 2020, från 16 till 24 omkomna.

Den enskilt största gruppen omkomna är historiskt sett personbilister. Under 2021 omkom 105 personbilister, och under 2020 omkom 106. Såväl bland förare som passagerare är antalet omkomna mer eller mindre oförändrat jämfört med 2020.

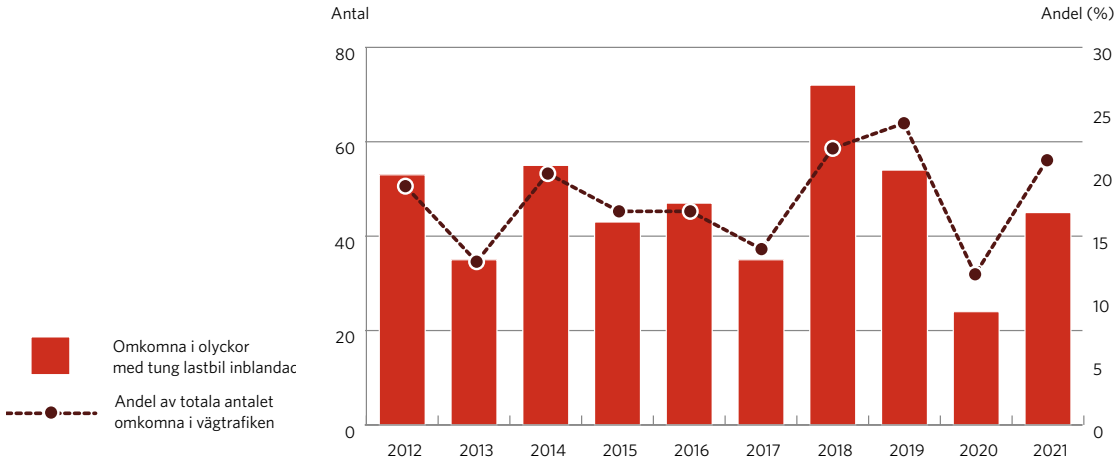
Under 2021 omkom 18 personer i lastbil, vilket är en person fler än under 2020 då 16 omkom. Den större delen av de omkomna i lastbil färdades i lätt lastbil. Under 2021 omkom 13 personer i lätt lastbil, jämfört med 15 år 2020. Vid en kollision utgör tunga lastbilars massa en hög risk. Under 2021 omkom 45 personer i sådana olyckor, se figur 6. Det motsvarar 21 procent av det totala antalet omkomna i vägtrafiken. I den absoluta merparten av olyckorna har motparten till lastbilen orsakat olyckan. I buss omkom en passagerare under 2021. Föregående tre år omkom ingen i buss.

Antalet omkomna på motorcykel minskade med en person, från 28 under 2020 till 27 under 2021. Även under 2019 omkom relativt få motorcyklister jämfört med den senaste tioårsperioden då det legat på cirka 40 personer årligen. Utfallet för de senaste tre åren sticker därmed ut positivt. Andelen omkomna i motorcykelolyckor av det totala antalet omkomna var under 2021 13 procent.

Under 2021 omkom 24 cyklister och 26 fotgängare i trafikolyckor. Motsvarande för 2020 var 16 respektive 25. Cirka 65 procent av fotgängarna och cyklisterna omkommer inom tätort. Andelen omkomna cyklister och fotgängare av totala antalet omkomna i vägtrafiken uppgick till 24 procent, vilket inte har förändrats avsevärt över tid.



Figur 5. Antal omkomna efter trafikantkategori 2012–2021. Källa: Transportstyrelsen.



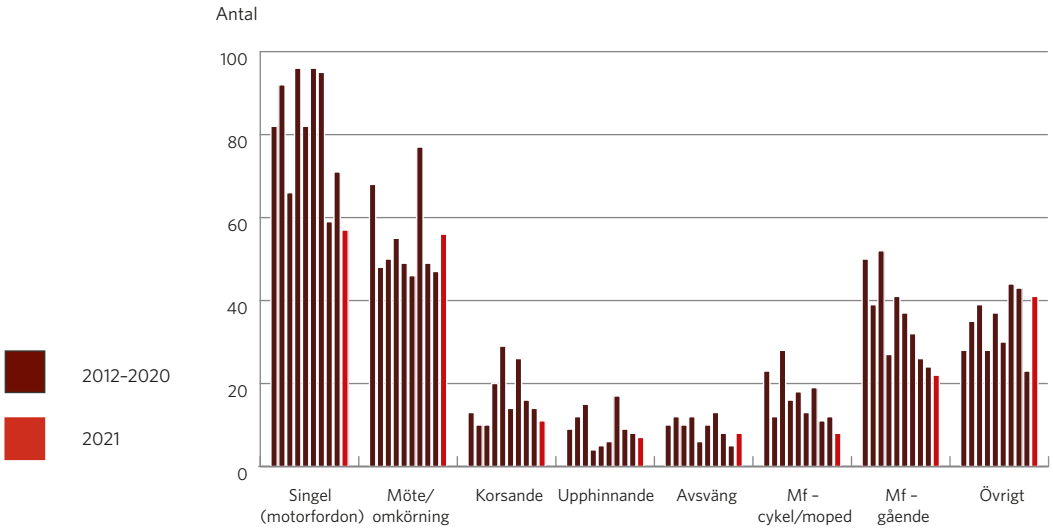
Figur 6: Antal och andel omkomna trafikanter i olyckor med tung lastbil inblandad, 2012–2021. Källa: Trafikverket.

Olyckstyp

Singelolycka med motorfordon är den olyckstyp där flest trafikanter omkommer, se figur 7. Under de senaste tre åren har antalet omkomna i singelolyckor närmat sig nivåerna för olyckstypen möte/omkörning, där nivån varit relativt stabil den senaste 10-årsperioden. En förklaring till minskningen är färre omkomna motorcyklister i singelolyckor, men även för personbil syns en minskning. Under 2021 omkom 57 personer i singelolyckor och 56 i möte/omkörning. Motsvarande för 2020 var 71 respektive 47.

I korsningsrelaterade olyckor, som korsande kurs, avsvängning och i viss mån upphinnande, omkom lika många som under 2020, totalt 26 personer 2021. Fler olyckor inträffade i samband med avsvängning, men samtidigt färre i korsande kurs. Vid en längre jämförelse ser man att andelen rena korsningsrelaterade olyckor (korsande/avsvängning) under lång tid legat på cirka 10 procent av det totala antalet omkomna.

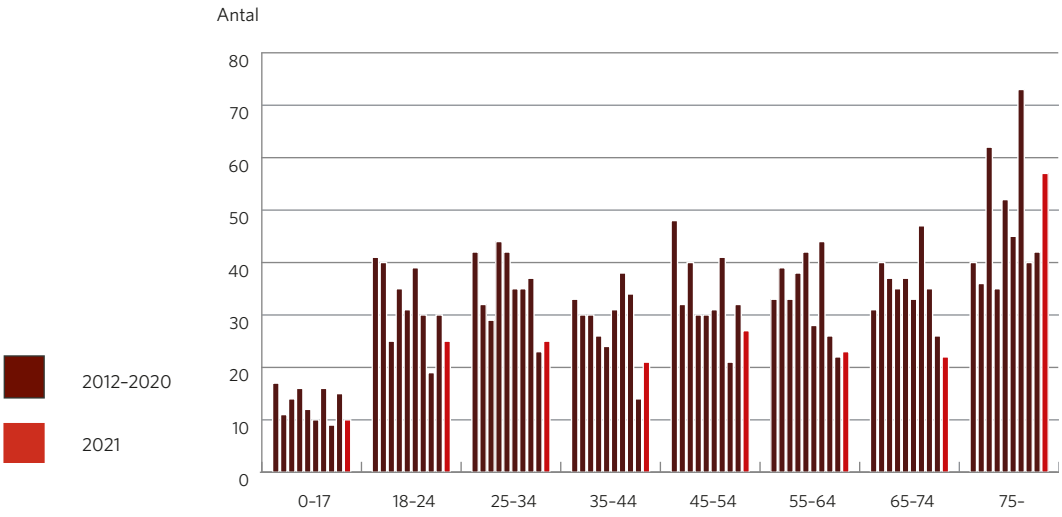
Under 2021 omkom 22 gående i kollision med motorfordon. Motsvarande för 2020 var 24. Bland cyklister och mopedister omkom 10 vid påkörning, och under 2020 var det 12. Olyckor där fotgängare, cyklister och mopedister blir påkörda har haft en positiv trend med minskat antal omkomna.



Figur 7. Antal omkomna fördelade efter olyckstyp 2012–2021. Källa: Transportstyrelsen.

Ålder

Under 2021 ökade antalet omkomna bland personer äldre än 74 år, jämfört med 2020, från 42 till 57. En ökning syns också i gruppen 35–44 år, men där från ett ovanligt lågt utfall 2020. Bland övriga åldersgrupper är utfallet relativt oförändrat jämfört med 2020.



Figur 8. Antal omkomna fördelat efter åldersgrupp 2012–2021. Källa: Transportstyrelsen.

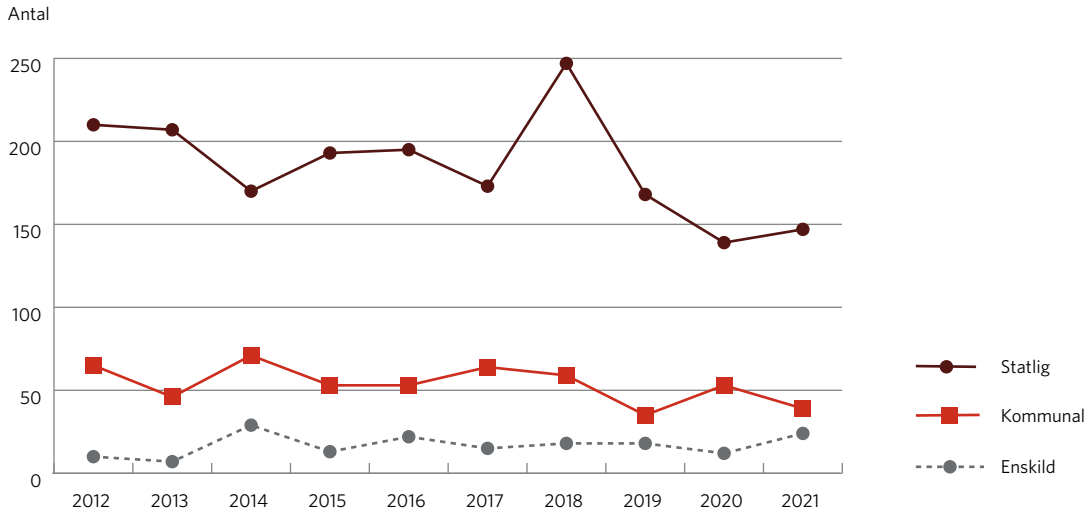
Kön

Historiskt sett är tre fjärdedelar av alla omkomna i vägtrafiken män. Samtidigt står männen för mer än hälften, 56 procent, av resandet i vägtrafikmiljö. Det betyder att män är överrepresenterade bland de trafikdödade även när hänsyn tas till resandet. Under 2021 var andelen män bland omkomna 74 procent.

Bland antalet omkomna motorfordonsförare är den manliga överrepresentationen ännu större. Under perioden 2012–2021 var andelen män 85 procent, samtidigt som de stod för 60 procent av resandet.

Väghållare

Majoriteten av tillryggalagd färdsträcka med motorfordon sker på det statliga vägnätet. Det är också där som flest trafikanter omkommer. Under 2021 omkom 147 personer på det statliga vägnätet, 39 på det kommunala och 24 på det enskilda. Motsvarande för 2020 var 139, 53 respektive 12. Utfallet för antalet omkomna på det statliga vägnätet under 2021 ligger 22 procent lägre jämfört med genomsnittet för 2012–2020. Motsvarande jämförelse på det kommunala vägnätet visar att antalet omkomna under 2021 har minskat med 28 procent.



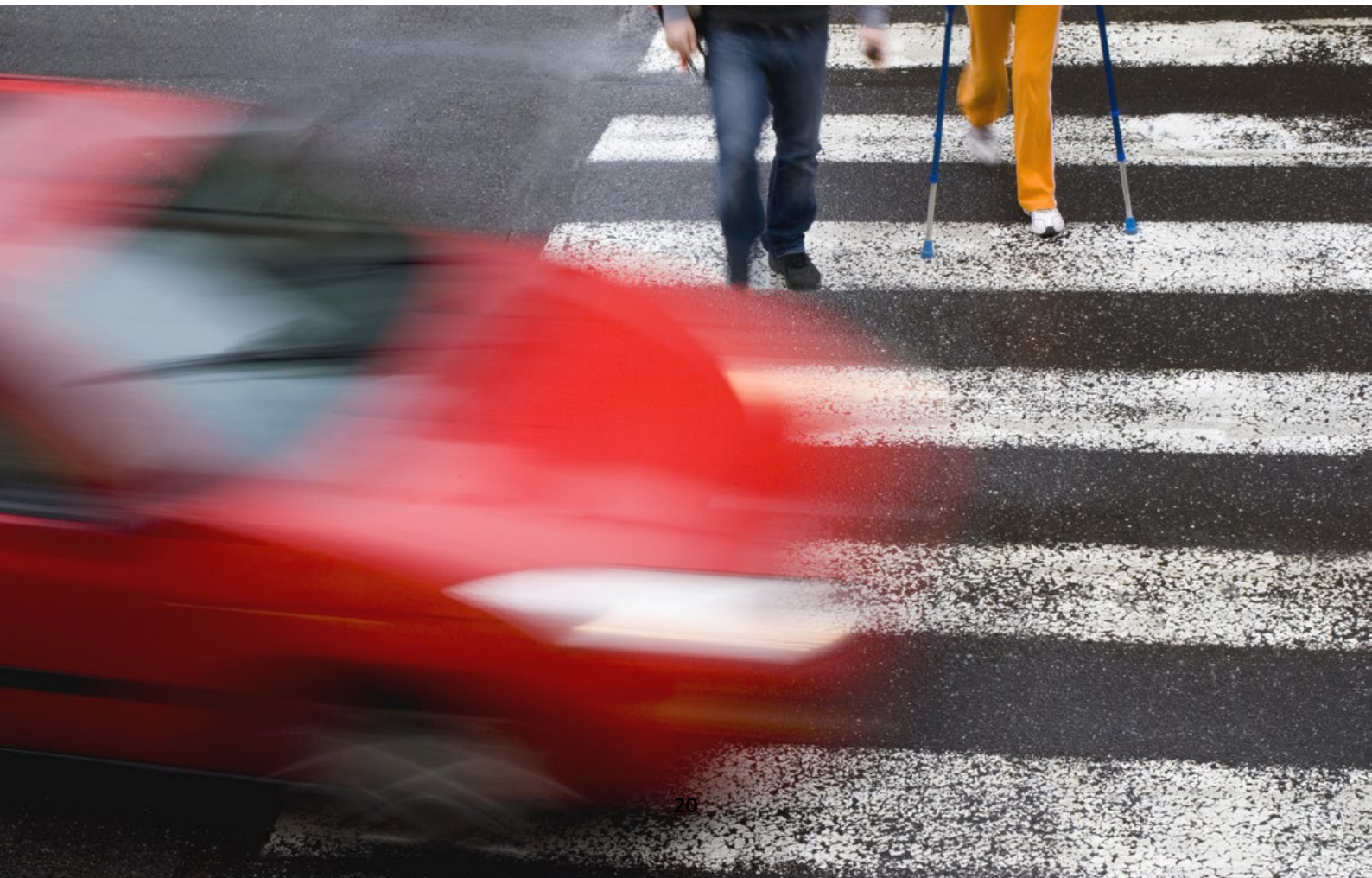
Figur 9. Antal omkomna fördelade efter väghållare 2012–2021. Källa: Trafikverkets djupstudier.

Allvarligt skadade

Som allvarligt skadad definieras den som i samband med en vägtrafikolycka fått en skada som ger minst 1 procents permanent medicinsk invaliditet. Medicinsk invaliditet är ett begrepp som används av försäkringsbolagen för att värdera funktionsnedsättningar, oberoende av orsak. Ett problem med att använda måttet medicinsk invaliditet är dock att det ofta går lång tid mellan skada och konstaterad invaliditet. Sedan 2007 används därför i stället en metod som gör det möjligt att prognostisera antalet personer med medicinsk invaliditet.

Metoden beskrivs i Malm m.fl. (2008). En skada räknas som mycket allvarlig om den orsakar 10 procents medicinsk invaliditet eller mer. Som källa för allvarligt skadade används Strada som bygger på uppgifter från Polisen och akutsjukhus. Antalet allvarligt skadade beräknas utifrån samtliga skador som rapporteras in av sjukvården och som har uppstått i trafiken. Detta eftersom det endast går att prognostisera antalet allvarligt skadade genom sjukvårdsbedömd skadeinformation.

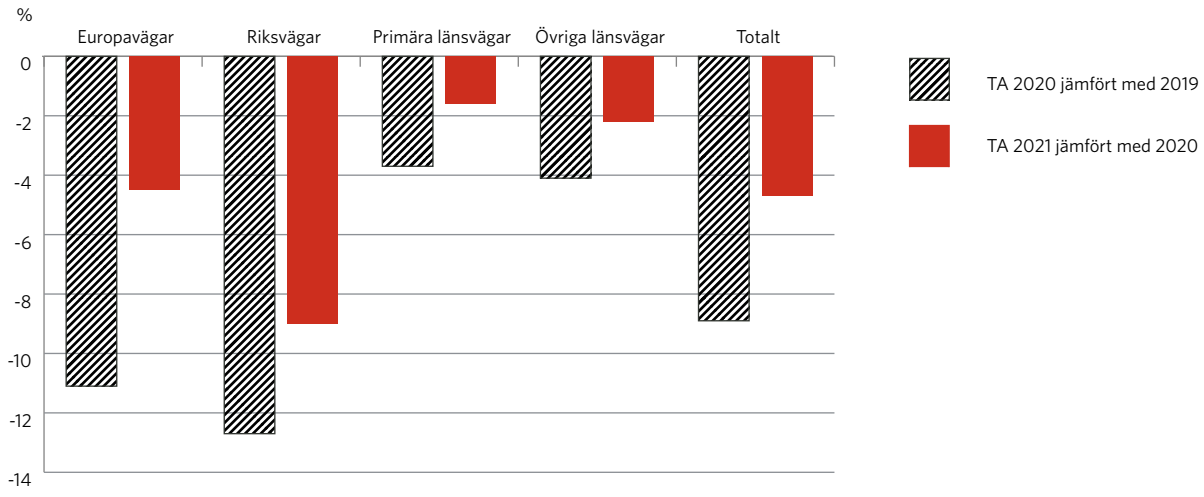
För 2021 finns ännu inga uppgifter om prognostiserat allvarligt skadade framtagna.



Omvärldsfaktorer

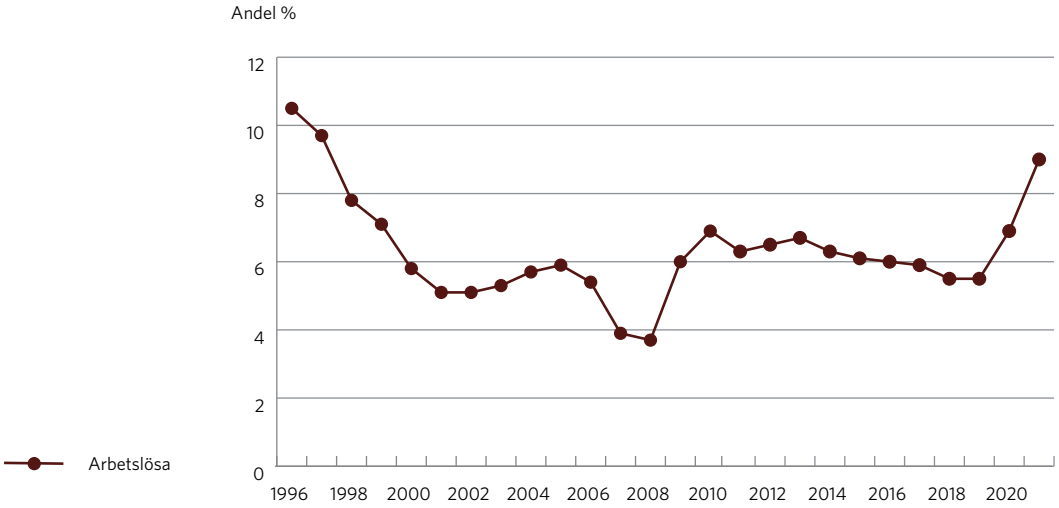
Med omvärldsfaktor menas här en faktor som påverkar trafiksäkerheten, men som ligger utanför det man kan påverka inom det egentliga trafiksäkerhetsarbetet. En del omvärldsfaktorer kan ha en direkt inverkan på trafiksäkerheten, till exempel vädret. Andra faktorer, som befolkningens åldersstruktur och den ekonomiska konjunkturen, påverkar sammansättningen av olika resmönster, vilket i sin tur har betydelse för hur antalet omkomna och skadade i vägtrafiken utvecklas. Olika omvärldsfaktorer påverkar också utvecklingen av antalet omkomna och skadade på olika lång sikt. Både konjunktur och befolkningens åldersstruktur förändras i regel relativt långsamt och ger upphov till förändrad sammansättning i medellånga tidscykler (cirka 5–10 år).

Under 2020 tillkom covid-19-pandemin som en betydande omvärldsfaktor, och den fortsatte att påverka även under 2021. Restriktioner och rekommendationer till följd av pandemin har inte minst påverkat trafikarbetet (total körsträcka). Figur 10 visar hur trafikarbetet har förändrats mellan åren 2019, 2020 och 2021 på det statliga vägnätet, baserat på de trafikförändringspunkter där Trafikverket kontinuerligt mäter antalet passerande fordon. Jämfört med 2020 har trafikarbetet ökat med cirka 4 procent men ligger fortfarande cirka 5 procent lägre än 2019.



Figur 10. Trafikarbetet (TA) för 2020 och 2021 jämfört med 2019. Källa: Trafikverket.

Arbetslöshetens storlek används ofta som mått när man studerar sambandet mellan trafiksäkerhet och den ekonomiska utvecklingen. I figur 11 visas Arbetsförmedlingens statistik över den andel personer som är öppet arbetslösa eller som deltar i något program med aktivitetsstöd. Arbetslösheten ökade från ett årsgenomsnitt på 6,9 procent år 2020 till 9,0 procent år 2021. Baserat på tidigare orsakssamband skulle den höga arbetslösheten 2021 kunna vara positiv för trafiksäkerheten (OECD/ITF 2015).



Figur 11. Andel arbetslösa 1996–2021. Källa: Arbetsförmedlingen.

Hastighet

I rapporten har vi valt att redovisa utfallet för hastighetsindikatorn. Detta då reshastighet och hastighetsefterlevnad har förbättrats markant de senaste åren, samt att en hög hastighetsefterlevnad är en viktig förutsättning för att nå etappmålen 2030.

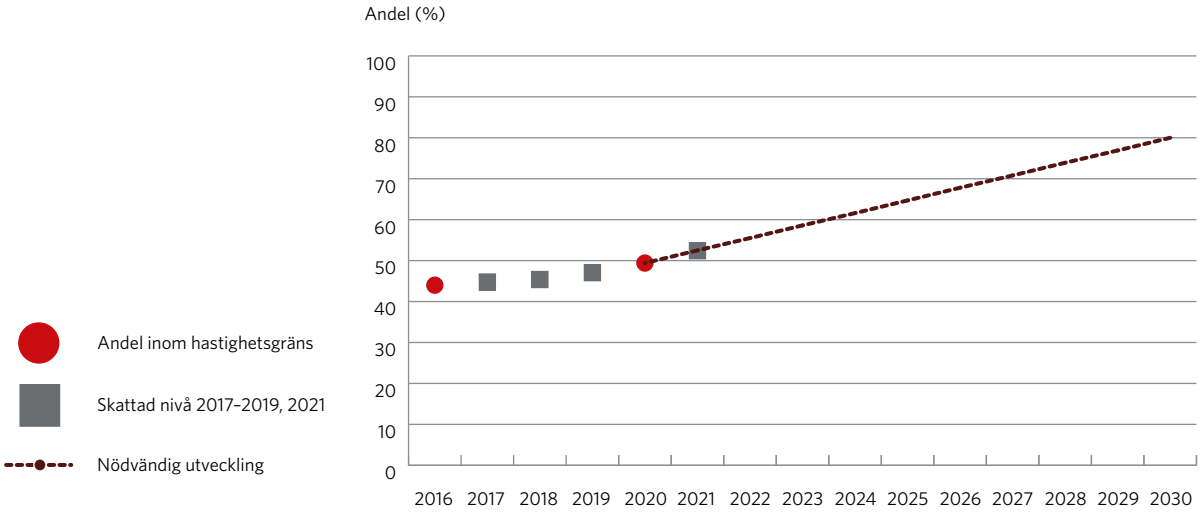
	Utgångsår 2020	2021	Nödvändigt tillstånd 2030	Bedömd utveckling mot mål
Andel trafikarbete inom hastighets-gräns, statligt vägnät	49,4 %	52,4 %	80 %	I linje

Målet är att minst 80 procent av trafikarbetet ska ligga inom gällande hastighetsgräns år 2020. Utöver efterlevnad följs även genomsnittlig reshastighet, där målet är en minskning med 5 km/tim. Sänkta hastigheter bedöms vara en av de indikatorer som har störst potential att minska antalet omkomna.

Riksrepresentativa mätningar genomförs vart fjärde år på cirka 1 500 platser. Att genomföra sådana mätningar är resurskrävande och genomförs därför bara vart fjärde år. Den senaste mätningen genomfördes 2020. För åren mellan de större mätningarna görs i stället skattningar med hjälp av Trafikverkets enklare mätningar (hastighetsindex) som endast visar relativ förändring av hastigheter. Mätresultaten genereras då från 81 fasta mätpunkter nedfrästa i vägbanan.

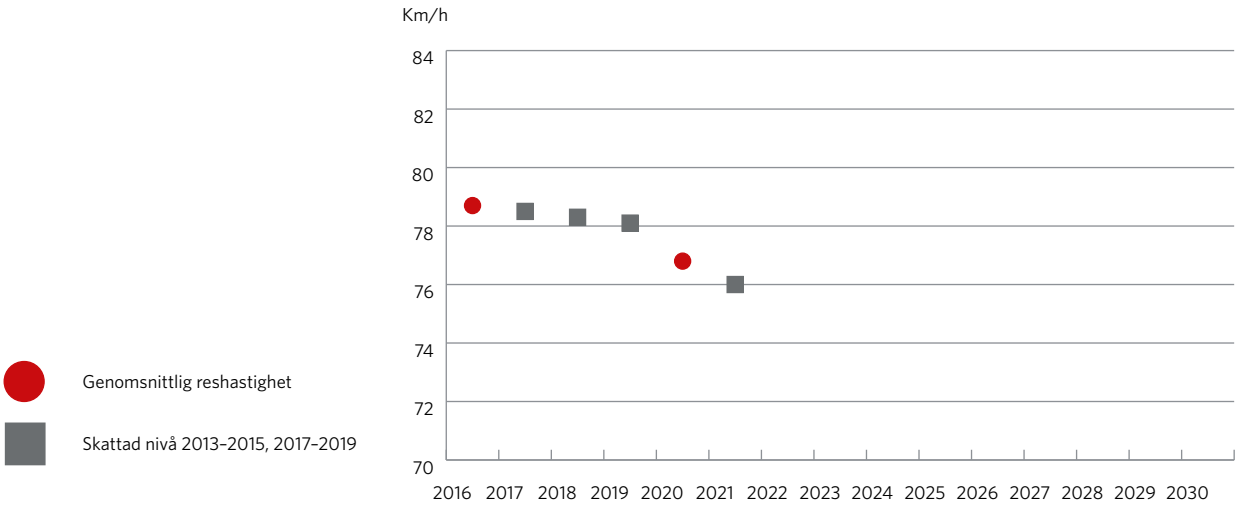
Utveckling och framskrivning mot målet 2030

I figur 12 redovisas andelen trafikarbete inom hastighetsgräns på det statliga vägnätet. Andelen trafikarbete inom tillåten hastighet år 2021 beräknas vara 52,4 procent för statliga vägar. Andelen trafik inom hastighetsgräns har förbättrats med 3 procentenheter jämfört med 2020. Utfallet för 2021 ligger i linje med nödvändig utveckling mot målet till 2030.



Figur 12. Andelen trafikarbete inom hastighetsgräns på statligt vägnät 2016 och 2020. År 2017–2019, och 2021 skattad nivå, samt nödvändig utveckling till 2030. Källa: Trafikverket.

Den genomsnittliga reshastigheten beräknas ha sjunkit jämfört med 2020 års nivå, från 76,8 km/tim till 76,0 km/tim 2020.



Figur 13. Genomsnittlig reshastighet på statligt vägnät 2016 och 2020. År 2017-2019, och 2021 skattad nivå. Källa: Trafikverket.

Hastighetsefterlevnaden har i ett historiskt perspektiv varit i princip oförändrad under lång tid. Även om det mycket ambitiösa målet om 80 procents efterlevnad för föregående etappmål 2020 långt ifrån uppnåddes, visade resultaten från mätningar av medelhastigheten på en tydlig förbättring med 3,5 km/tim under målperioden, 2007–2020. Under 2020 och 2021 syns en kraftig minskning; den skattade nivån för 2021 medför att medelhastigheten minskat med 2 km/tim jämfört med 2019 – från 78,1 km/tim till 76,0 km/tim. Vi kan inte utesluta att pandemin påverkat utfallet eftersom trafikarbetet och resmönstret ändrats drastiskt.

Slutsatser

Trafiksäkerhetsarbetet mot målen 2030 kommer även fortsättningsvis att bedrivas enligt den modell för målstyrning som togs fram 2009 och som utgjorde grunden för arbetet mot trafiksäkerhetsmålen 2020. Vissa justeringar i indikatoruppsättningen och av målnivåerna för indikatorerna har emellertid genomförts. Dessa justeringar bygger på de scenarion som Trafikverket tidigare tagit fram för olika tillstånd i vägtransportsystemet som är nödvändiga för att nå trafiksäkerhetsmålen 2030.

Antalet omkomna 2021 var 210, vilket ligger i linje med den nödvändiga utvecklingen för att nå målet om 133 omkomna 2030. Antalet omkomna ökade med 3 procent jämfört med 2020 då 204 personer omkom.

När det gäller allvarligt skadade fanns det tyvärr ingen tillgänglig statistik när rapporten togs fram.

Det är svårt att med säkerhet kunna beräkna covid-19 pandemins påverkan på trafiksäkerhetsutfallet 2021. Helt klart är att vissa omvärldsfaktorer som har ett samband med utfallet av antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken fortsatt legat på andra nivåer jämfört med före pandemin. Exempelvis var trafikarbetet på statliga vägar fortfarande cirka 5 procent lägre och arbetslösheten 4 procent högre än under 2019. Normalt sett innebär dessa skillnader att antalet omkomna och allvarligt skadade minskar. Men vi kan samtidigt se att trafikarbetet har minskat mer på vägar med högre säkerhetsnivå, till exempel Europavägar, jämfört med vägar med lägre trafiksäkerhetsnivå, till exempel vägar som inte är mittseparerade.

Under 2021 fortsatte den positiva utvecklingen när det gäller hastighetsefterlevnad och reshastighet, även om det inte går att utesluta en effekt av pandemin.

Målen för 2030 är mycket utmanande, och det krävs att många aktörer bidrar med effektiva åtgärder inom sina verksamheter. Trafiksäkerhetsarbetet måste fortsätta att sträva mot det trafiksäkra vägtransportsystemet och säkerställa att vägarna, förarna och fordonen samverkar med varandra och med hastigheterna i ett sådant system.

Referenser

Andersson, A–L & Sokolowski, M. (2021) Accident or suicide? Improvement in the classification of suicides among road traffic fatalities in Sweden by extended psychosocial investigations, during the years 2010–2019, Journal of Safety Research, Volume 80, February 2022, Pages 39–45.

IRTAD (2015) Why Does Road Safety Improve When Economic Times Are Hard? IRTAD report. OECD/ITF. 2015.

Malm S, Krafft M, Kullgren A, Ydenius A, Tingvall C (2008) Risk of Permanent Medical Impairment (RPMI) in Road Traffic Accidents. 52nd Annual Meeting of the American Association for Automotive Medicine; San Diego, CA; pp 93–100.

Trafikverket (2021) Prognos av trafiksäkerhetsutvecklingen och scenarier för att nå målnivåer 2030 och 2050, TRV 2021/72599

Trafikverket (2022) Rapport Hopp och fall från broar under år 2008–2020, TRV 2022/024

Vadeby (2021) Vad skulle hända om alla höll hastighetsgränsen – effekt på antal omkomna. VTI PM 2021:10

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