

RAPPORT

Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Mellersta regionen 2023

Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030



Trafikverket

Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Mellersta regionen 2023

Författare: Magnusson Maria, PLmru

Dokumentdatum: 2025-03-24

Ärendenummer: TRV 2025/31553

Kontaktperson: Maria Magnusson

Foto: Carina Forsén, Kerstin Ericsson

Innehåll

Förord	4
Sammanfattning	5
1 Inledning	8
2 Utfallsindikatorer	9
2.1 Antal omkomna	10
2.1.1 Trafikantkategori	12
2.1.2 Olyckstyp	13
2.1.3 Vaghållare	15
2.1.4 Hastighet	16
2.2 Antal allvarligt skadade	17
2.2.1 Trafikantkategori	20
2.2.2 Olyckstyp	21
2.3 Allvarligt skadade i fallolyckor	22
2.4 Allvarligt skadade i singelolyckor på cykel	24
3 Systemindikatorer	25
3.1 Säkra vägar, statligt vägnät	26
3.1.1 Indikator för vägar med hastighetsgräns 80-120 km/tim	26
3.1.2 Indikator för vägar med hastighetsgräns 90-120 km/tim	27
3.2 Säkra korsningar, statligt vägnät	29
3.2.1 Antal korsningar per trafiksäkerhetsklass, korsningstyp och hastighet	30
3.3 Säkra gator i tätort, kommunalt vägnät	33
3.4 Säkrare GCM-passager	34
3.5 Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik	37
4 Användningsindikatorer	38
4.1 Hastighetsefterlevnad statligt vägnät	39
4.2 Nykter trafik	41
4.3 Bältesanvändning	42
4.4 Hjälpmanvändning, cykel	43
5 Slutsatser	44
Litteraturförteckning	45

Förord

Denna rapport redovisar och analyserar trafiksäkerhetsutvecklingen under 2023 i Trafikverkets Mellersta region, som omfattar Uppsala län, Södermanlands län, Värmlands län, Örebro län, Västmanlands län, Dalarnas län och Gävleborgs län. Den 1 januari 2024 förändrade Trafikverket sin regionala indelning och denna rapport är därmed den första analysen som görs i den här regionen.

Utfallet för antalet omkomna i vägtrafiken samt för ett antal utpekade indikatorer analyseras.

Rapporten redovisar de indikatorer och uppgifter som kan brytas ner och redovisas på regional nivå. Indikatorer och uppgifter som endast går att redovisa på nationell nivå presenteras i Trafikverkets nationella rapport *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030*.

Rapporten är ett av flera underlag för den fortsatta planeringen av trafiksäkerhetsåtgärder i Mellersta regionen. I stora drag följer den upplägget från Trafikverkets nationella rapport.

Rapporten är framtagen av utredare, med stöd av trafikanalytiker på Trafikverket.

Sammanfattning

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen och etappmålen på vägen dit. Det nuvarande etappmålet för vägtrafiken innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 % till år 2030. På EU-nivå finns ett etappmål om att halvera antalet omkomna i vägtrafiken mellan 2020 och 2030.

I denna rapport redovisas och analyseras utvecklingen av trafiksäkerheten utifrån utpekade indikatorer. Indikatorerna visar vilket tillstånd som är nödvändigt att uppnå i Mellersta regionen för att etappmålet ska kunna nås 2030.

År 2023 omkom 44 personer i vägtrafikolyckor i Trafikverkets Mellersta region. Det är en minskning med 8 personer, jämfört med år 2022. Utvecklingen bedöms gå i linje med nödvändig utveckling för att nå målet 2030.

Antalet allvarligt skadade prognostiseras vara 772 personer år 2023. Det innebär att antalet allvarligt skadade har ökat med 162 personer jämfört med utgångsvärdet (medelvärde för åren 2017-2019). Även allvarligt skadade i fallolyckor och singelolyckor på cykel har ökat. Ökningen bedöms främst bero på ökad rapporteringsgrad efter att lagen som gör det obligatoriskt att rapportera till Strada infördes år 2021.

Ett flertal indikatorer har haft en positiv utveckling under perioden 2017-2023, och även om inte alla indikatorerna bedöms ligga i linje för att nå det nödvändiga tillståndet år 2030, så har det förbättrade tillståndet bidragit till att antalet omkomna har minskat i Mellersta regionen.

Utfallsindikatorer	Utgångsvärde (medel 2017- 2019)	Utfall 2023	Mål 2030	Bedömd utveckling mot mål
Antal omkomna	60	44	30	I linje
Antal allvarligt skadade	610	772	458	Ej i linje
Antal allvarligt skadade i fallolyckor	506	783	380	Ej i linje
Antal suicid ¹ i vägtransportområdet	8	8	Minska ²	Ej i linje
Antal allvarligt skadade i singelolyckor på cykel (-25 %)	220	378	165	Ej i linje

¹ Suicid är en medveten handling för att ta sitt egna liv. Synonymt med begreppet självmord.

² Målet om att antalet suicid inom vägtransportområdet ska minska kan komma att preciseras vid ett senare tillfälle när ytterligare underlag finns framtaget.

Systemindikatorer	Utgångsår 2020	Utfall 2023	Nödvändigt tillstånd 2030	Bedömd utveckling
Statligt vägnät, säkrare vägar <i>Andel trafikarbete på mötesseparerade vägar ≥ 80 km/tim.</i>	59%	61%	70%	I linje
Statligt vägnät, säkrare vägar <i>Andel trafikarbete på mötesseparerade vägar ≥ 90 km/tim.</i>	89%	87%	96%	Ej i linje
Statligt vägnät, säkrare korsningar <i>Andel ÅDT i korsningar med mycket god eller god trafiksäkerhetsklass.</i>	Saknas pga utveckling av indikatorn	67%	85%	Ej i linje
Statligt vägnät, säkrare korsningar <i>Andel ÅDT i korsningar med mycket god, god eller mindre god trafiksäkerhetsklass.</i>	Saknas pga utveckling av indikatorn	87%	99%	Ej i linje
Säkrare gator i tätort <i>Andel 30 och 40 km/tim av alla gator med 30-50 km/tim.</i>	69%	72%	99%	Ej i linje
Säkrare fordon <i>Andel sålda nya bilar med 5 stjärnor i ett Euro NCAP-test.</i>	Mäts ej på regional nivå	Mäts ej på regional nivå	90%	Går ej att bedöma
Statligt vägnät, säkrare GCM-passager <i>Andel GCM-passager med god eller mindre god standard.</i>	Saknas pga Trafikverkets nya regionindelning	59%	80%	Ej i linje
Kommunalt vägnät, säkrare GCM-passager <i>Andel GCM-passager med god eller mindre god standard.</i>	Saknas pga Trafikverkets nya regionindelning	51%	75%	Ej i linje
Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik <i>Andel kommuner som bedöms ha en hög nivå av systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik</i>	Saknas, första mätningen gjordes 2021	9%	70%	Ej i linje

Användningsindikatorer	Utgångsår 2020	Utfall 2023	Nödvändigt tillstånd 2030	Bedömd utveckling
Hastighetsefterlevnad, statligt vägnät <i>Andel trafik inom gällande hastighetsgräns.</i>	Saknas pga Trafikverkets nya regionindelning	Saknas pga Trafikverkets nya regionindelning	80%	Går ej att bedöma
Hastighetsefterlevnad, kommunalt vägnät <i>Andel trafik inom gällande hastighetsgräns.</i>	Mäts ej på regional nivå	Mäts ej på regional nivå	80%	Går ej att bedöma
Nykter trafik <i>Andel trafikarbete med nyktra förare.</i>	Kunde ej mätas pga pandemin.	Saknas pga översyn av beräkningsmetoden	70%	Går ej att bedöma
Bältesanvändning <i>Andel observerade bältade i personbil.</i>	94,7%	96,6%	99,5%	I linje
Hjälmanvändning, cykel <i>Andel observerade cyklister med hjälm.</i>	41%	52%	80%	I linje
Hjälmanvändning, moped <i>Andel observerade mopedister med hjälm.</i>	Mäts ej på regional nivå	Mäts ej på regional nivå	100%	Går ej att bedöma

1 Inledning

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen och etappmålen på vägen dit. 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 till år 2030. Antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 % till år 2030. På EU-nivå finns ett etappmål om att halvera antalet omkomna i vägtrafiken mellan 2020 och 2030.

Utöver regeringens etappmål finns det sedan år 2020 två aktörsgemensamma mål som har antagits inom Trafikverkets arbete med att leda samverkan av det övergripande trafiksäkerhetsarbetet:

- 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 % mellan år 2020 och 2030.

Trafikverket har tagit fram trafiksäkerhetsindikatorer som visar vilket tillstånd som är nödvändigt att uppnå inom vägtrafiken för att det nya etappmålet samt de aktörsgemensamma målen ska kunna nås 2030. Dessa indikatorer kommer att följas upp för att se om utvecklingen går i linje mot uppsatta mål.

Indikatorerna 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.

2 Utfallsindikatorer

Utfallsindikatorerna följer upp utfallet av antalet döda och allvarligt skadade i vägtrafiken.

En vägtrafikolycka är enligt definitionen "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 eller skadats till följd av fallolyckor i vägtrafik finns därför inte med i den officiella statistiken över trafikolyckor med personskador. Som omkommen vid vägtrafikolycka räknas en person som avlidit inom 30 dagar till följd av olyckan. (Trafikverket, 2023a)

Uppföljningen av omkomna utgår från den officiella statistiken. Suicid ingår inte i den officiella statistiken och ingår därmed inte i uppföljningen av antalet omkomna.

I tabell 1 redovisas en sammanställning av utfallsindikatorerna. En utförligare beskrivning och analys ges i kommande avsnitt.

Utfallsindikator	Utgångsvärde (medel 2017- 2019)	Utfall 2023	Mål 2030	Bedömd utveckling mot mål
Antal omkomna	60	44	30	I linje
Antal allvarligt skadade (-25%)	610	772	458	Ej i linje
Antal allvarligt skadade i fallolyckor (-25 %)	506	783	380	Ej i linje
Antal suicid ³ i vägtransportområdet	8	8	Minska ⁴	Ej i linje
Antal allvarligt skadade i singelolyckor på cykel (-25 %)	220	378	165	Ej i linje

Tabell 1. Tabellen visar utfallsindikatorerna samt utfall för år 2023, nödvändigt tillstånd år 2030 samt bedömd utveckling mot mål för Trafikverkets Mellersta region. Källa: Trafikanalys (2023), Trafikverkets djupstudier samt Strada.

³ Suicid är en medveten handling för att ta sitt egna liv. Synonymt med begreppet självmord.

⁴ Målet om att antalet suicid inom vägtransportområdet ska minska kan komma att preciseras vid ett senare tillfälle när ytterligare underlag finns framtaget.

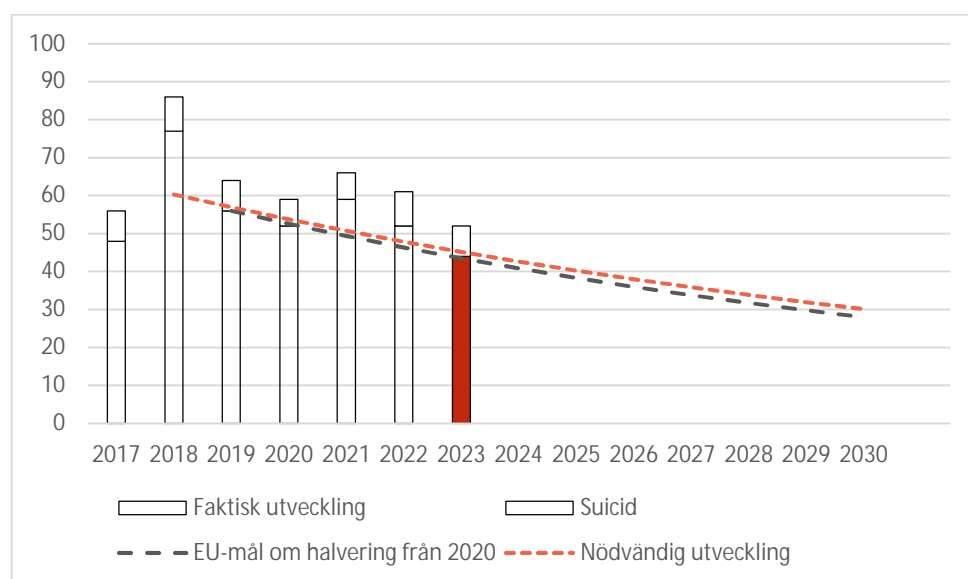
2.1 Antal omkomna

Indikator	Utgångsvärde (medelvärde 2017-2019)	Utfall 2023	Mål 2030	Bedömd utveckling mot mål
Antal omkomna	60	44	30	I linje
Antal suicid i vägtransportområdet	8	8	Minska	Ej i linje

Nuvarande etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen i Mellersta regionen är maximalt 30 omkomna år 2030. Målnivån utgår från ett medelvärde av antalet omkomna under åren 2017-2019.

Under 2023 omkom 44 personer (exklusive suicid) i vägtrafiken i Mellersta regionen, vilket är en minskning med 8 personer jämfört med året före. Antalet är det lägsta sedan mätningarna startade. Utvecklingen bedöms gå i linje med nödvändig utveckling för att nå målet 2030, vilket tydliggörs i figur 1.

Det syns ingen minskning i antalet suicid. Under perioden 2017-2023 har antalet suicid varit 7-9 stycken per år.



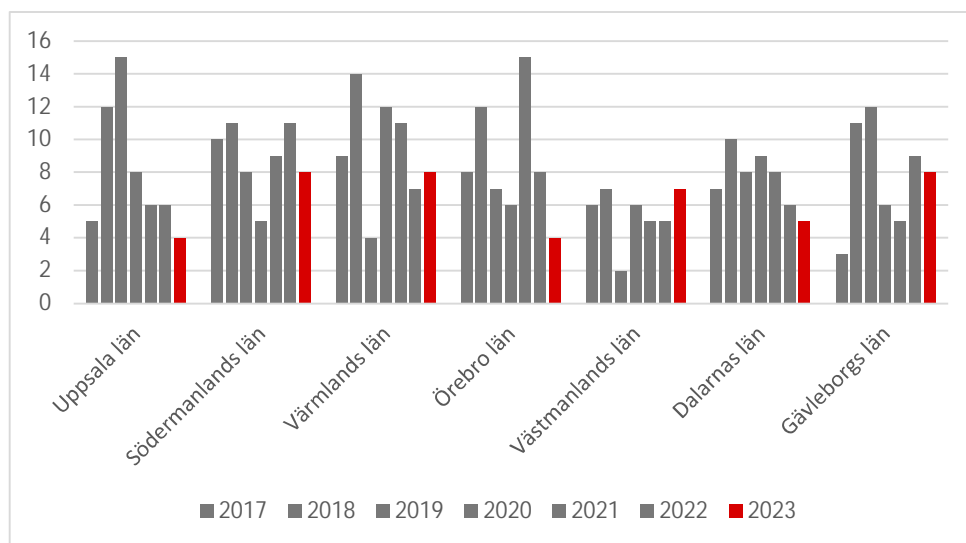
Figur 1. Antal omkomna i vägtrafikolyckor i Mellersta regionen 2017-2023 (inklusive suicid som särredovisas) samt EU-mål om halvering från 2020 och nödvändig utveckling fram till år 2030 (exklusive suicid). Källa: (Trafikanalys, 2024) samt Trafikverkets djupstudier.

I tabell 2 redovisas antalet omkomna år 2023, exklusive suicid, fördelat på de sju län som ingår i Trafikverkets Mellersta region.

	Utgångsvärde (medelvärde 2017-2019)	Utfall 2023	Utfall 2023 per 100 000 invånare	Mål 2030	Bedömd utveckling mot mål
Mellersta regionen	60	44	2,8	30	I linje
Uppsala län	11	4	1,0	Finns ej	-
Södermanlands län	10	8	2,6	Finns ej	-
Värmlands län	9	8	2,8	Finns ej	-
Örebro län	9	4	1,3	Finns ej	-
Västmanlands län	5	7	2,5	Finns ej	-
Dalarnas län	8	5	1,7	Finns ej	-
Gävleborgs län	9	8	2,8	Finns ej	-

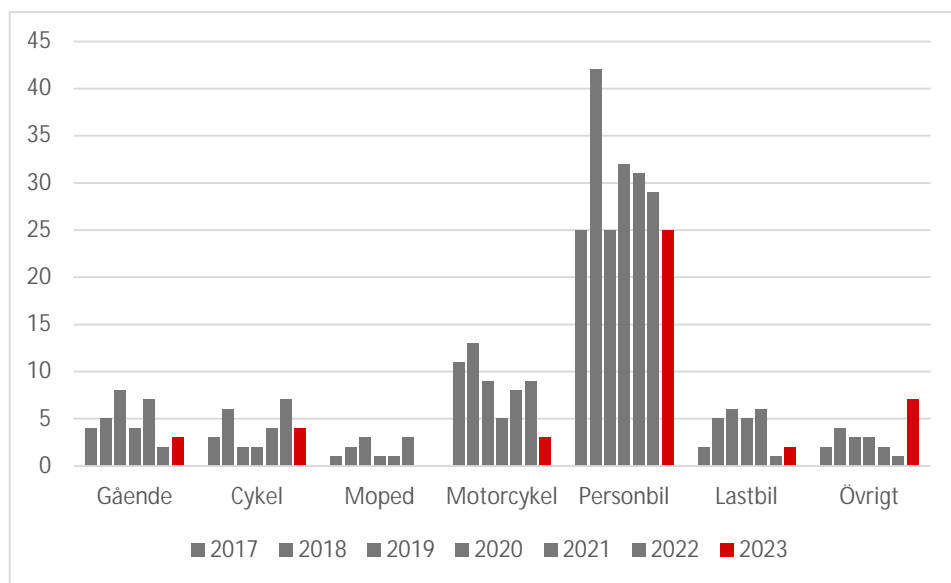
Tabell 2. Antal omkomna i vägtrafikolyckor (exklusive suicid) samt antal omkomna per 100 000 invånare (exklusive suicid) i Trafikverkets Mellersta region år 2023, fördelat på län. Tabellen visar även medelvärdet för år 2017-2019 som utgör utgångsvärdet för målperioden. (Trafikanalys, 2024)

Figur 2 visar antalet omkomna per län under tidsperioden 2017-2023. När utfallet av antalet omkomna studeras på länsnivå är talen så låga att det kan uppstå stora slumpmässiga variationer mellan åren. Utvecklingen ska därför tolkas med försiktighet. Tendensen är att antalet omkomna har minskat i framför allt Uppsala län och Dalarnas län.



Figur 2. Antal omkomna i vägtrafikolyckor (exklusive suicid) år 2017-2023, fördelat på län. Källa: (Trafikanalys, 2024)

2.1.1 Trafikantkategori



Figur 3. Antal omkomna i Trafikverkets Mellersta region, år 2017-2023, fördelade på trafikantkategori. Källa: (Transportstyrelsen, 2024)

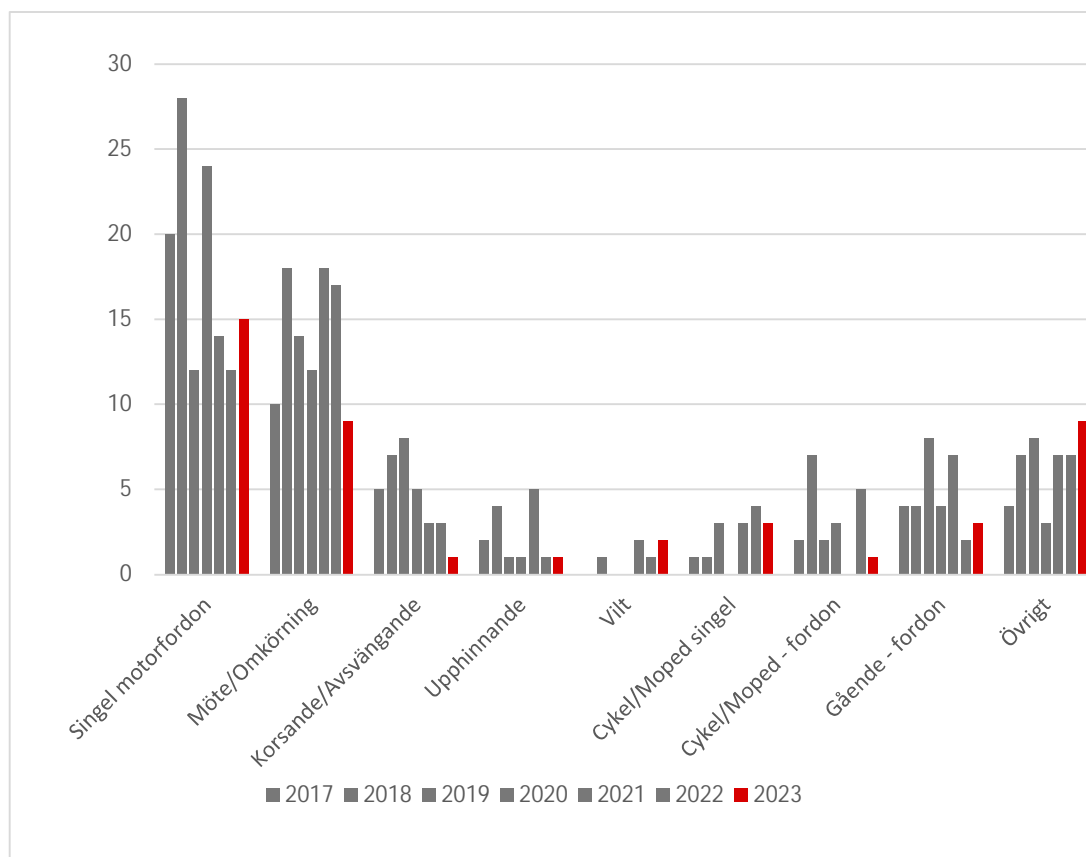
Historiskt sett är personbilister den enskilt största gruppen bland omkomna i trafiken. Under 2023 omkom 25 personbilister, vilket är det lägsta antalet sedan år 2019. Trenden är att antalet omkomna personbilister minskar.

Även antalet omkomna motorcyklister har minskat. Under 2023 omkom 3 motorcyklister, vilket är det lägsta antalet under perioden 2017-2023.

Utfallet av antalet omkomna i kategorin Övrigt var klart högre under 2023, vilket förklaras av ett ovanligt högt antal dödsolyckor med fyrhjulingar detta år. Under perioden 2017-2023 har 13 av 21 omkomna i gruppen Övrigt färdats på en fyrhjuling. Övriga har färdats i A-traktor, buss, motorredskap eller i ett okänt fordon.

Antalet omkomna cyklister uppgick till 4 stycken under 2023. Trenden pekar mot att antalet omkomna cyklister ökar. De flesta omkomna cyklisterna färdades på en vanlig cykel vilket betyder att ökningen inte kan kopplas till ökningen av antalet eldrivna fordon.

2.1.2 Olyckstyp



Figur 4. Antal omkomna i Trafikverkets Mellersta region, år 2017-2023, fördelade på olyckstyp. Källa: (Transportstyrelsen, 2024)

Under 2023 omkom de flesta i singelolyckor⁵ med motorfordon. Det vanligaste händelseförloppet var att ett enskilt fordon körde av vägen och krockade med ett fast föremål i sidoområdet.

Antalet omkomna i singelolyckor ökade under 2023 jämfört med 2022. De senaste åren har antalet omkomna i singelolyckor minskat till nivåerna för olyckstypen möte/omkörning, där nivån varit relativt stabil under den senaste 7-årsperioden. År 2019 var första gången som det omkom fler i mötes- och omkörningsolyckor än i singelolyckor.

I korsningsrelaterade olyckor (korsande kurs och avsvängande⁶) har antalet omkomna minskat sedan år 2019. Under perioden 2017-2023 har det omkommit lika många i korsandeolyckor som i avsvängandeolyckor. Nivån för antalet

⁵ Singelolycka är en olycka med endast ett motorfordon inblandat (ej traktor, motorredskap, terränghjuling, snöskoter, moped, tåg, spårvagn)

⁶ Korsandeolycka innebär att det skett en kollision mellan två motorfordon i korsande kurs. Avsvängandeolycka innebär att det skett en kollision där ett motorfordon har blivit påkört och där något fordon svänger.

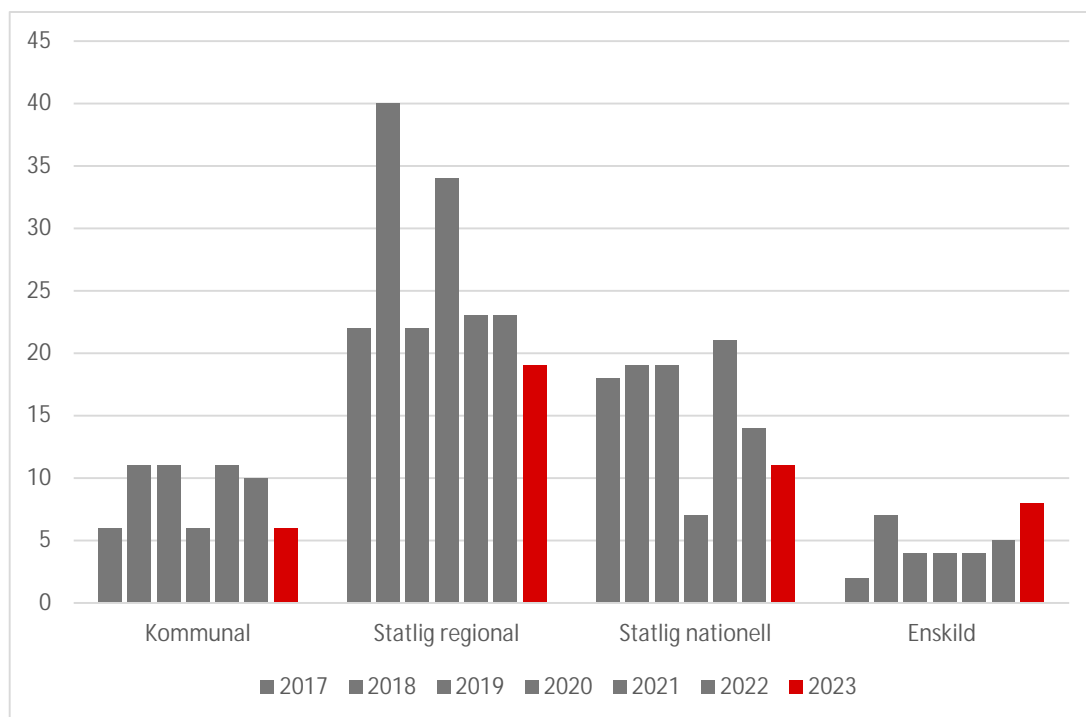
omkomna i upphinnandeolyckor⁷, som i viss mån också kan knytas till korsningar, har varit mera oförändrad sedan år 2019.

Kategorin Övrigt⁸ utgör en relativt stor andel av totala antalet omkomna, ca 20 % under år 2023. Antalet omkomna i denna kategori tenderar att öka, främst genom en ökning av dödsolyckor med fyrhjulingar och till viss del även A-traktorer.

⁷ Upphinnandeolycka innebär att det skett en kollision mellan två motorfordon som avser att köra rakt fram.

⁸ I kategorin Övrigt ingår: olyckor med tåg, traktor, A-traktor, motorredskap, terränghjuling, snöskoter samt övriga olyckor som inte kan hänföras till någon annan olyckstyp.

2.1.3 Väghållare



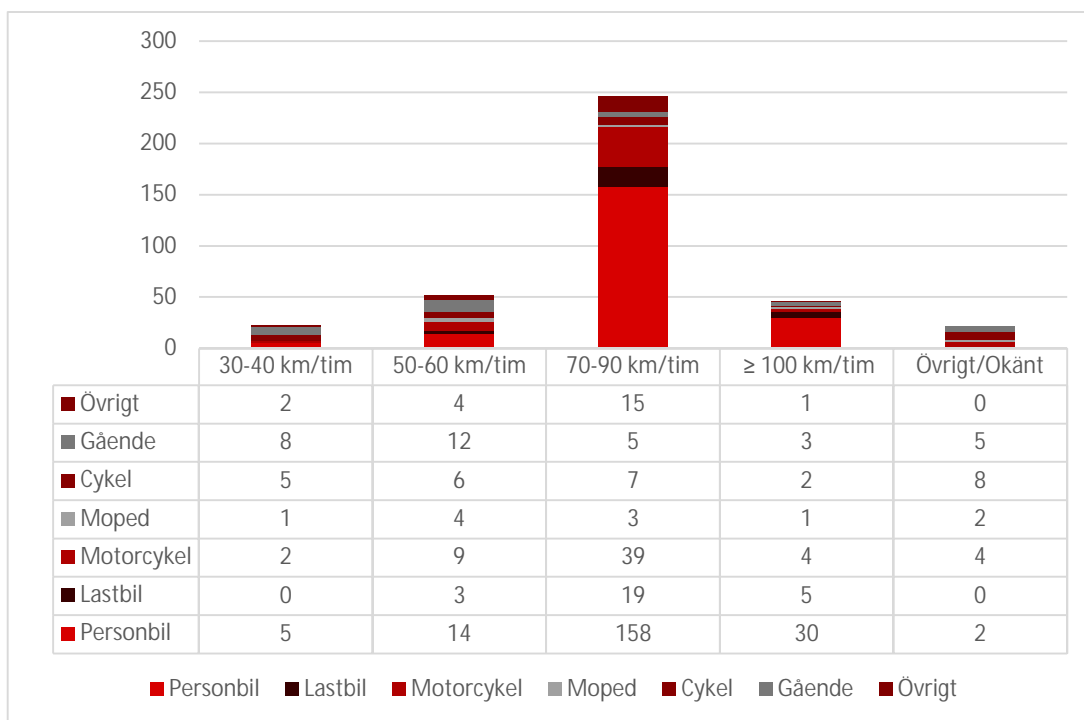
Figur 5. Antal omkomna i Trafikverkets Mellersta region, år 2017-2023, fördelade på väghållare och år. Källa: Trafikverket.

Majoriteten av trafikarbetet sker på det statliga vägnätet och det är också där som flest trafikanter omkommer. Under 2023 omkom 19 personer på det statligt regionala vägnätet, 11 personer på det statligt nationella vägnätet, 6 personer på det kommunala vägnätet och 8 personer på det enskilda vägnätet.

År 2020 var det ovanligt få som omkom på det statligt nationella vägnätet och ovanligt många som omkom på det statligt regionala vägnätet. Det kan förklaras av de restriktioner som infördes på grund av pandemin. Under våren 2020 avråddes personer från resor inom Sverige och större evenemang förbjöds, vilket ledde till färre långväga resor.

Antalet omkomna på enskilda vägar har ökat något under perioden. Det beror på att det har varit fler som omkommit i olyckor med fyrhjuling och denna typ av olyckor har oftast skett på det enskilda vägnätet.

2.1.4 Hastighet



Figur 6. Antal omkomna i Trafikverkets Mellersta region, år 2017-2023, fördelade på hastighet och färdssätt. Källa: Trafikverket.

De flesta omkommer på vägar med hastighet 70-90 km/tim. De flesta som omkommer på dessa vägar färdas i ett motordrivet fordon som personbil, motorcykel och lastbil.

De flesta som omkommer på vägar med hastighet 30-40 km/tim är gående, cyklister och mopedister.

2.2 Antal allvarligt skadade

Indikator	Utgångsvärde (medelvärde 2017-2019)	Utfall 2023	Nödvändigt tillstånd 2030	Bedömd utveckling
Antal allvarligt skadade	610	772	458	Ej i linje

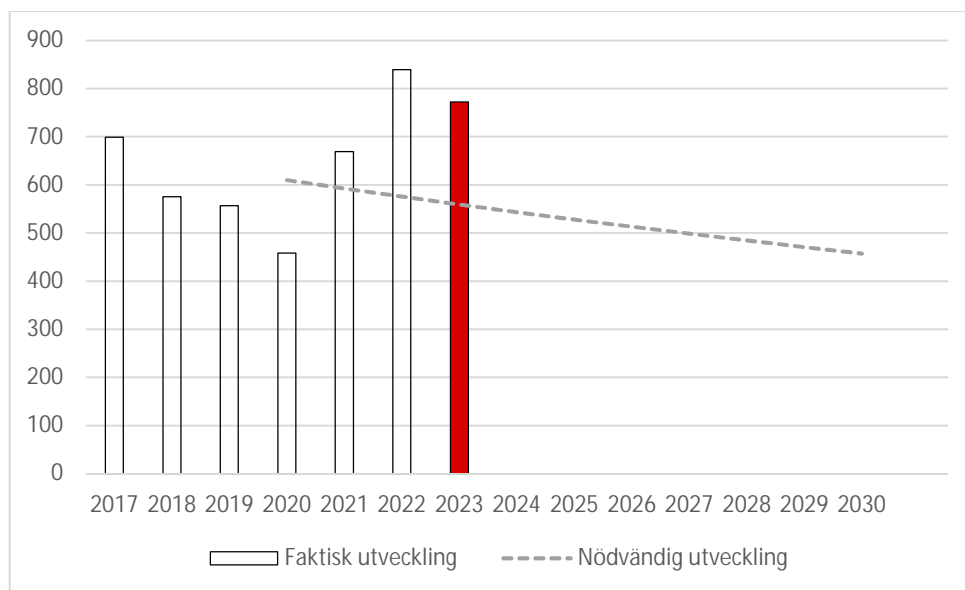
Det nödvändiga tillståndet för att nå nuvarande etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen i Mellersta regionen är maximalt 458 allvarligt skadade år 2030. Det nödvändiga tillståndet utgår från ett medelvärde av prognostiserat antal allvarligt skadade under åren 2017-2019.

Som allvarligt skadad inom vägtrafiken menas att en person fått en bestående hälsoförlust, snarare än en akut skada som kräver sjukhusvård i direkt anslutning till olyckan. Den som i samband med en vägtrafikolycka fått en skada som ger minst 1% medicinsk invaliditet definieras som allvarligt skadad. Ett problem med att använda måttet medicinsk invaliditet är att det ofta går lång tid mellan skada och konstaterad invaliditet. Därför används istället en metod som gör det möjligt att prognostisera antalet personer med medicinsk invaliditet. (Trafikanalys, 2017)

Under 2023 prognostiserades 772 personer skadas allvarligt i vägtrafiken i Mellersta regionen, vilket är en minskning med 68 personer jämfört med året före. Minskningen bedöms till största del bero på bristande inrapportering från akutsjukhus i regionen.

Antalet prognostiserade allvarligt skadade utgår från uppgifter som akutsjukhusen rapporterar till Strada⁹. Det innebär att det finns ett bortfall vad gäller antalet skadade. Exempelvis är det enbart akutsjukhusen som rapporterar till Strada, personer som söker vård på andra ställen rapporteras inte. Det finns också ett bortfall på grund av att akutsjukhusen inte rapporterar alla trafikskador.

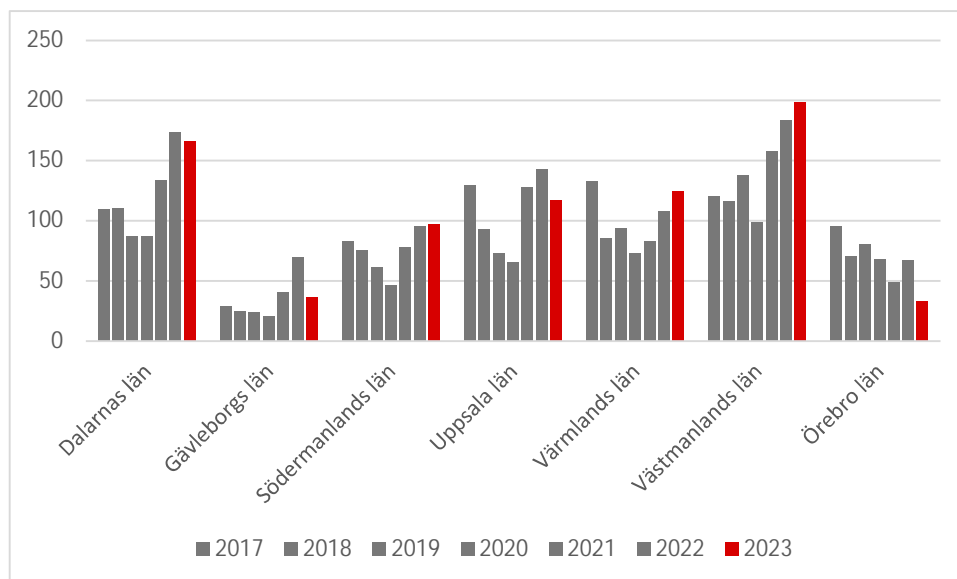
⁹ Strada är Transportstyrelsens informationssystem om vägtrafikolyckor med personskador.



Figur 7. Antal prognostiserade allvarligt skadade som rapporterats av akutsjukhusen i Mellersta regionen åren 2017-2023 samt nödvändig utveckling till år 2030. Källa: Transportstyrelsen, Strada

I figur 7 redovisas utvecklingen över tid. Variationerna bedöms till stor del bero på graden av inrapportering från sjukhusen. År 2020 var det Covid 19-pandemi vilket påverkade sjukhusens förmåga att rapportera till Strada. Det fanns inte utrymme för alla sjukhus att prioritera rapporteringen, vilket också förklarar en del av det låga antalet prognostiserade allvarligt skadade personer detta år. År 2021 infördes en lag som gjorde det obligatoriskt för alla akutsjukhus att rapportera trafikskadade till Strada. Sjukvårdens rapportering har ökat stadigt sedan lagens införande och för år 2022 och 2023 är rapporteringsgraden högre än innan pandemin. Den är dock inte fullständig. Det finns fortfarande akutsjukhus i Mellersta regionen som har låg rapporteringsgrad vilket innebär att det verkliga antalet prognostiserade allvarligt skadade är högre än vad som visas i figur 7. Till följd av bortfallet så är det svårt att säga något om det faktiska antalet allvarligt skadade samt trender; vad som är en faktisk minskning av antalet skadade och vad som är bortfall, vad som är en faktisk ökning av antalet skadade och vad som är ett resultat av ökad rapportering.

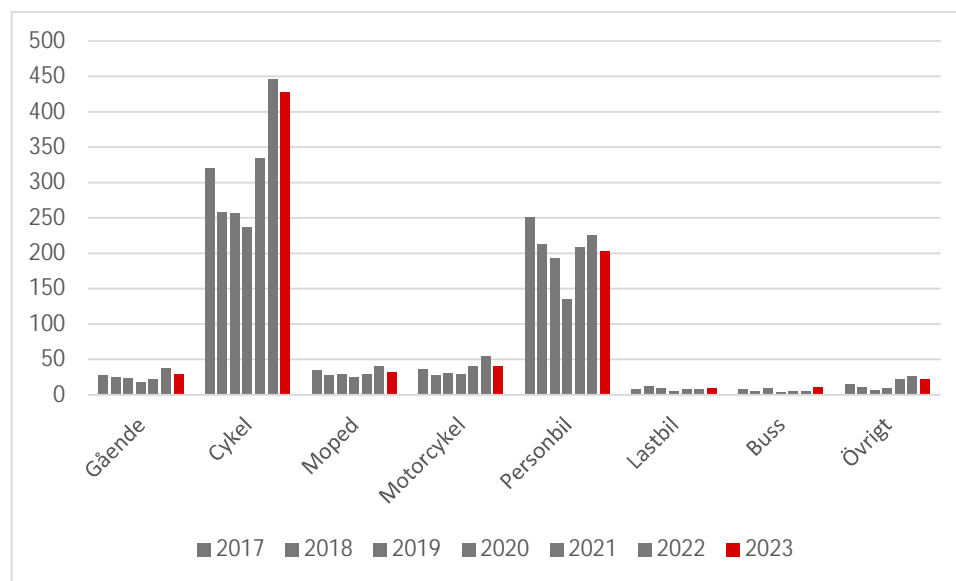
Utvecklingen av antalet skadade bedöms inte gå i linje med nödvändig utveckling för att nå målet 2030.



Figur 8. Antal prognostiserade allvarligt skadade som rapporterats av akutsjukhusen i Mellersta regionen åren 2017-2023, fördelade på län. Källa: Transportstyrelsen, Strada

I figur 8 redovisas prognostiserat antal allvarligt skadade per län. Som nämnts tidigare bedöms ökningen av antalet skadade efter pandemin främst bero på Stradalagens införande år 2021, då det blev obligatoriskt enligt lag att rapportera till Strada. Denna ökning har inte kunnat ses i Örebro län. Rapporteringsgraden är fortsatt låg i detta län och det prognostiserade antalet allvarligt skadade bedöms vara högre än vad som visas i figur 8.

2.2.1 Trafikantkategori



Figur 9. Antal prognostiserade allvarligt skadade som rapporterats av akutsjukhusen i Mellersta regionen åren 2017-2023, fördelade på trafikantkategori. Källa: Transportstyrelsen, Strada.

Drygt hälften som skadades allvarligt i vägtrafiken i Mellersta regionen färdades på cykel. I begreppet cykel ingår cykel, elcykel, elsparkcykel, andra typer av cykel samt eldrivna rullstolar.

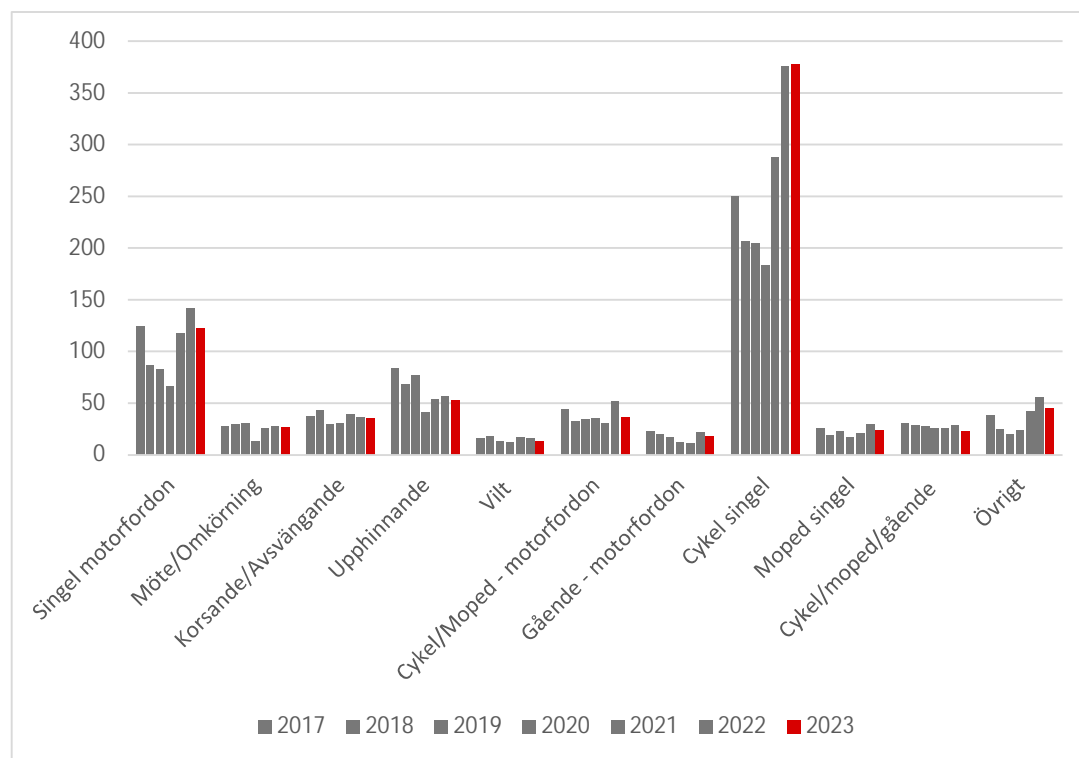
Antalet prognostiserade allvarligt skadade cyklister har ökat efter pandemin. Ökningen kan både förklaras av sjukhusens ökade rapporteringsgrad och av att elcyklar och elsparkcyklar fick stort genomslag under pandemin. Antalet rapporterade prognostiserade allvarligt skadade på vanlig cykel är i ungefär samma nivå som före pandemin medan det syns en ökning av antalet skadade på elcykel och framför allt elsparkcykel.

Även antalet prognostiserade allvarligt skadade i trafikantkategorierna "Motorcykel" och "Övrigt" har ökat efter pandemin. I kategorin "Övrigt" är det framför allt fyrhjulingar och A-traktorer som står för ökningen.

Övriga trafikantkategorier är i ungefär samma nivå som före pandemin.

Gående som skadas i fallolyckor ingår inte i definitionen av vägtrafikolycka eftersom det inte är ett fordon inblandat, och saknas därför i figur 9. Denna grupp har en egen indikator som presenteras i avsnitt 2.3. I figur 9 presenteras gående som har skadats allvarligt i en kollision med ett annat fordon, såsom cykel eller motordrivet fordon.

2.2.2 Olyckstyp



Figur 10. Antal prognostiserade allvarligt skadade som rapporterats av akutsjukhusen i Mellersta regionen åren 2017-2023, fördelade på olyckstyp. Källa: Transportstyrelsen, Strada

Singelolyckor med cykel är den vanligaste olyckstypen bland de som skadas allvarligt i vägtrafiken. Läs mer om allvarligt skadade i singelolyckor på cykel i avsnitt 2.4. Halk- och fallolyckor bland gående skulle ha varit den vanligaste olyckstypen om den hade ingått i definitionen av vägtrafikolyckor¹⁰. Läs mer om fallolyckor bland gående i avsnitt 2.3.

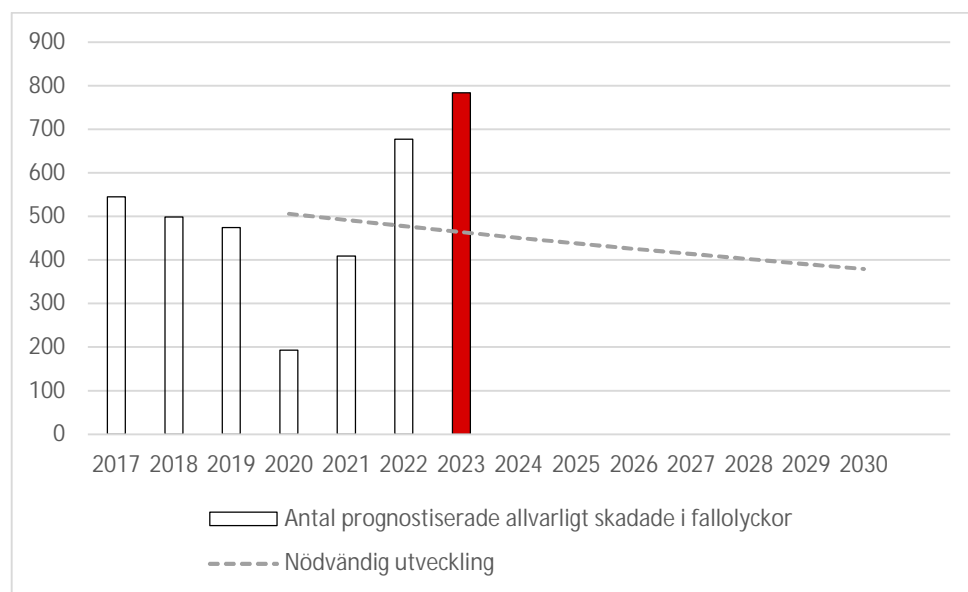
Olyckor som resulterar i allvarliga skador skiljer sig från dödsolyckor. Singelolyckor med cykel och upphinnandeolyckor är två olycksgrupper som är frekventa bland allvarligt skadade, men som sällan resulterar i dödsfall.

¹⁰ Med en vägtrafikolycka avses en olycka där minst ett fordon varit i rörelse och som medfört personskada.

2.3 Allvarligt skadade i fallolyckor

	Utgångsvärde (medelvärde 2017-2019)	Utfall 2023	Mål 2030	Bedömd utveckling mot mål
Antal allvarligt skadade i fallolyckor (-25 %)	506	783	380	Ej i linje

Fallolyckor bland gående är den vanligaste olyckstypen bland allvarligt skadade inom vägtrafiken. År 2023 prognostiserades det att 783 gående skadades allvarligt i fallolyckor, vilket är en ökning med 106 personer jämfört med år 2022. Det är i Dalarnas län och Gävleborgs län som det har rapporterats betydligt fler allvarligt skadade i fallolyckor under 2022 och 2023 än tidigare år. Det går inte att säga om det har skadats fler i fallolyckor eller om ökningen beror på ökad rapportering från akutsjukhusen i dessa län.



Figur 11. Antal prognostiserade allvarligt skadade i fallolyckor bland gående som har rapporterats av akutsjukhusen i Trafikverkets Mellersta region år 2017-2023, samt nödvändig utveckling fram till etappmålet år 2030. Källa: Transportstyrelsen, Strada

I figur 11 redovisas utvecklingen över tid. Det låga antalet år 2020 beror på låg rapporteringsgrad under Covid 19-pandemin. År 2021 blev det obligatoriskt enligt lag att rapportera till Strada, vilket har ökat rapporteringsgraden under 2022 och 2023. Då rapporteringsgraden fortfarande är låg från vissa sjukhus i Mellersta regionen bedöms det prognostiserade antalet allvarligt skadade i fallolyckor vara

högre än vad som visas i diagrammet. Det finns också ett bortfall av personer som söker vård på andra ställen än akutsjukhusen.

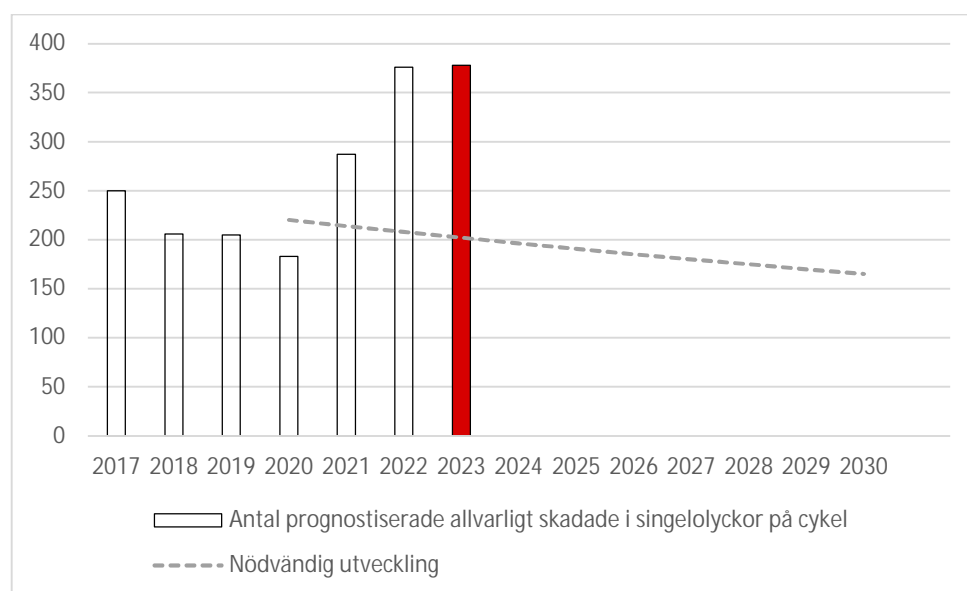
Den vanligaste orsaken till fallolyckorna är halka på grund av snö och is. Andra vanliga orsaker som anges är löst grus, hål, gropar och andra ojämnheter i marken samt andra orsaker som inte är kopplade till något i vägmiljön.



2.4 Allvarligt skadade i singelolyckor på cykel

Indikator	Utgångsvärde (medelvärde 2017-2019)	Utfall 2023	Mål 2030	Bedömd utveckling mot mål
Antal allvarligt skadade i singelolyckor på cykel (-25 %)	220	378	165	Ej i linje

Singelolyckor på cykel är den näst vanligaste olyckstypen bland allvarligt skadade inom vägtrafiken. År 2023 prognostiserades det att 378 personer skadades allvarligt i singelolyckor på cykel, vilket är en ökning med två personer jämfört med år 2022.



Figur 12. Antal prognostiserade allvarligt skadade i singelolyckor på cykel som har rapporterats av akutsjukhusen i Trafikverkets Mellersta region år 2017-2023, samt nödvändig utveckling fram till etappmålet år 2030. Källa: Transportstyrelsen, Strada.

I figur 12 redovisas utvecklingen över tid. Antalet prognostiserade allvarligt skadade cyklister har ökat efter pandemin. Det kan förklaras av ökad inrapportering från sjukhusen, men också av att elcyklar och elsparkcyklar fick stort genomslag under pandemin. Det finns ett samband mellan förekomst av ett färdmedel och förekomst av olyckor med motsvarande färdmedel.

Ungefär hälften av de som skadades i singelolyckor på cykel under perioden 2017-2023 uppgav att det inte fanns någon vägomständighet som påverkade olycksförloppet. Övriga angav oftast att olycksförloppet påverkats av halka på grund av snö, is, underkylt regn, löv, löst grus eller trottoarkanter, håll, gropar och andra ojämnheter i marken.

3 Systemindikatorer

Systemindikatorerna följer upp vägtransportsystemets utformning på systemnivå.

Tabell 3 visar en sammanfattning av indikatorerna. I följande avsnitt beskrivs indikatorerna som går att bryta ner på regional nivå mer utförligt. Endast en av systemindikatorerna bedöms gå i linje för att nå nödvändigt tillstånd år 2030.

Systemindikator	Utgångsår 2020	Utfall 2023	Nödvändigt tillstånd 2030	Bedömd utveckling
Statligt vägnät, säkrare vägar <i>Andel trafikarbete på mötesseparerade vägar ≥ 80 km/tim.</i>	59%	61%	70%	I linje
Statligt vägnät, säkrare vägar <i>Andel trafikarbete på mötesseparerade vägar ≥ 90 km/tim.</i>	89%	87%	96%	Ej i linje
Statligt vägnät, säkrare korsningar <i>Andel ÅDT i korsningar med mycket god eller god trafiksäkerhetsklass.</i>	Saknas pga utveckling av indikatorn	67%	85%	Ej i linje
Statligt vägnät, säkrare korsningar <i>Andel ÅDT i korsningar med mycket god, god eller mindre god trafiksäkerhetsklass.</i>	Saknas pga utveckling av indikatorn	87%	99%	Ej i linje
Säkrare gator i tätort <i>Andel 30 och 40 km/tim av alla gator med 30-50 km/tim.</i>	69%	72%	99%	Ej i linje
Säkrare fordon <i>Andel sålda nya bilar med 5 stjärnor i ett Euro NCAP-test.</i>	Mäts ej på regional nivå	Mäts ej på regional nivå	90%	Går ej att bedöma
Statligt vägnät, säkrare GCM-passager <i>Andel GCM-passager med god eller mindre god standard.</i>	Saknas pga Trafikverkets nya regionindelning	59%	80%	Ej i linje
Kommunalt vägnät, säkrare GCM-passager <i>Andel GCM-passager med god eller mindre god standard.</i>	Saknas pga Trafikverkets nya regionindelning	51%	75%	Ej i linje
Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik <i>Andel kommuner som bedöms ha en hög nivå av systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik</i>	Saknas, första mätningen gjordes 2021	9%	70%	Ej i linje

Tabell 3. Tabellen visar systemindikatorerna samt utgångsår, utfall för år 2023, nödvändigt tillstånd år 2030 samt bedömd utveckling mot mål för Trafikverkets Mellersta region. Källa: Trafikverket

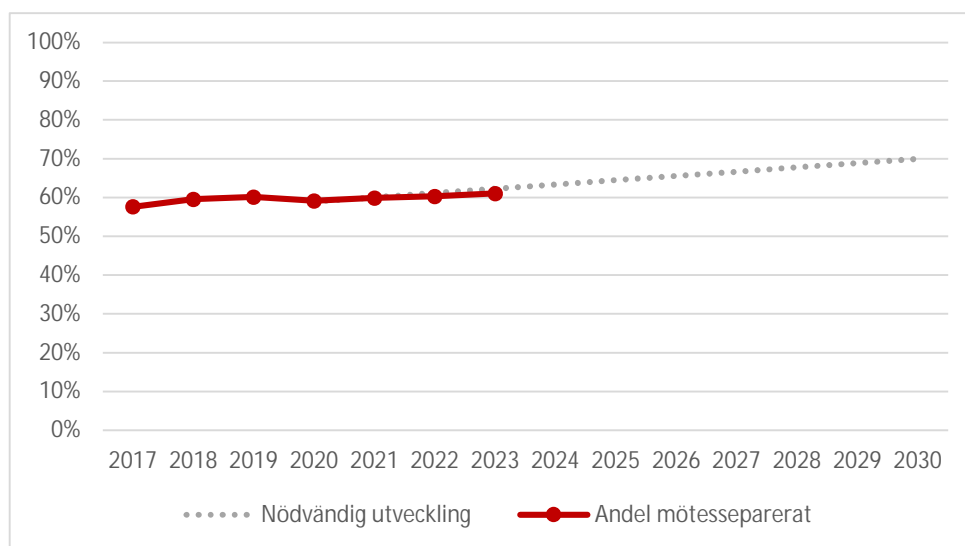
3.1 Säkra vägar, statligt vägnät

Indikator	Utgångsår 2020	Utfall 2023	Nödvändigt tillstånd 2030	Bedömd utveckling
Statligt vägnät, säkrare vägar <i>Andel trafikarbete på mötesseparerade vägar ≥ 80 km/tim.</i>	59%	61%	70%	I linje
Statligt vägnät, säkrare vägar <i>Andel trafikarbete på mötesseparerade vägar ≥ 90 km/tim.</i>	89%	87%	96%	Ej i linje

Det finns två indikatorer för säkra vägar på statligt vägnät, en indikator för vägar med hastighetsgräns 80-120 km/tim och en för vägar med hastighetsgräns 90-120 km/tim.

Det nödvändiga tillståndet uttrycks i andel trafikarbete för att tydliggöra att det är vägar med högre ÅDT som behöver åtgärdas för att nå målet år 2030.

3.1.1 Indikator för vägar med hastighetsgräns 80-120 km/tim

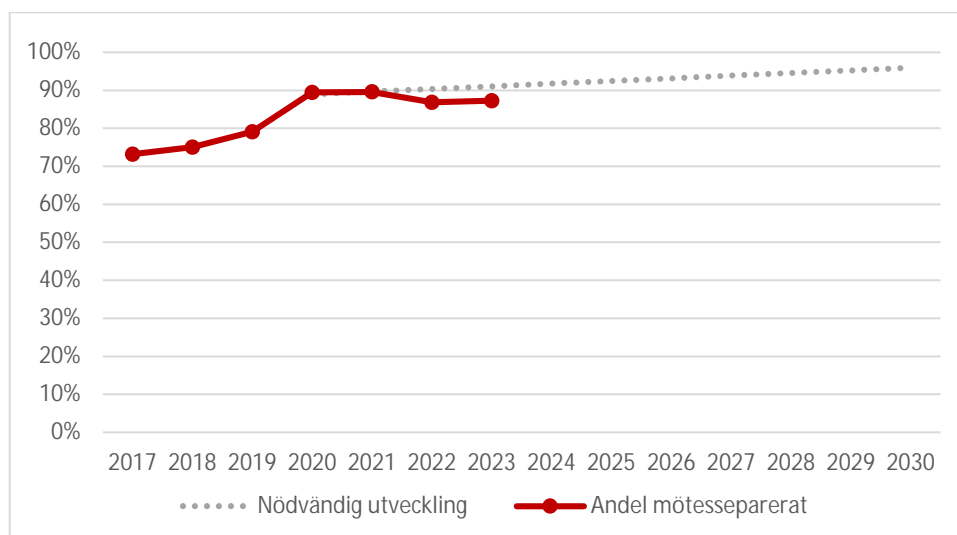


Figur 13. Andel trafikarbete på vägar med hastighetsgräns 80-120 km/tim som är mötesseparerade i Trafikverkets Mellersta region år 2017-2023, samt nödvändig utveckling till 2030. Källa: Trafikverket

År 2023 skedde 61 % av trafikarbetet¹¹ på vägar med hastighetsgräns 80-120 km/tim på vägar som är mötesseparerade med mitträcke. Utvecklingen bedöms ligga i linje med den nödvändiga utvecklingen för att nå etappmålet 2030.

För att nå etappmålet 2030 behöver minst 70 % av trafikarbetet på vägar med hastigheter 80-120 km/tim ske på mötesseparerade vägar med mitträcke. Det nödvändiga tillståndet kan nås genom att bygga om högtrafikerade 80-vägar till mötesseparerade vägar. Det är svårt att ange hur mil väg Trafikverket behöver mötesseparera för att nå det nödvändiga tillståndet år 2030, eftersom indikatorn tar hänsyn till trafikarbetet.

3.1.2 Indikator för vägar med hastighetsgräns 90-120 km/tim



Figur 14. Andel trafikarbete på vägar med hastighetsgräns 90-120 km/tim som är mötesseparerade i Trafikverkets Mellersta region år 2017-2023, samt nödvändig utveckling till 2030. Källa: Trafikverket

Under åren 2017-2021 ökade andelen trafikarbete på mötesseparerade vägar med mitträcke, med hastighetsgräns 90-120 km/tim, från 73 % till 90 %. Det är ett resultat av Trafikverkets arbete med regionala hastighetsanpassningar (RHA) då 90-vägar utan mitträcke skyltades om till 80 km/tim, för att förbättra trafiksäkerheten och nå etappmålen 2030.

År 2023 skedde 87 % av trafikarbetet¹² på vägar med hastighetsgräns 90-120 km/tim på vägar som är mötesseparerade med mitträcke, vilket är samma nivå som under år 2022 men 3 procentenheter lägre än år 2021. Nedgången beror på att två

¹¹ Trafikarbete avser antalet körda kilometer i vägtransportsystemet.

¹² Trafikarbete avser antalet körda kilometer i vägtransportsystemet.

vägar som sänktes till 80 km/tim år 2020 blev överklagade, regeringen upphävde besluten och under 2022 skyltades vägarna om till 90 km/tim igen.

Utvecklingen ligger inte i linje med den nödvändiga utvecklingen för att nå etappmålet 2030. Det nödvändiga tillståndet är att minst 96 % av trafikarbetet på vägar med hastighet 90-120 km/tim ska ske på vägar som är separerade med mitträcke. Enligt (Trafikverket, 2022) innebär detta att samtliga vägar, med ÅDT >1000, som har hastighet 90 och 100 km/tim behöver mittsepareras med mitträcke eller sänkas till 80 km/tim.

3.2 Säkra korsningar, statligt vägnät

Indikator	Utgångsår 2020	Utfall 2023	Nödvändigt tillstånd 2030	Bedömd utveckling
Statligt vägnät, säkrare korsningar <i>Andel ÅDT i korsningar med mycket god eller god trafiksäkerhetsklass.</i>	Saknas pga utveckling av indikatorn	67%	85%	Ej i linje
Statligt vägnät, säkrare korsningar <i>Andel ÅDT i korsningar med mycket god, god eller mindre god trafiksäkerhetsklass.</i>	Saknas pga utveckling av indikatorn	87%	99%	Ej i linje

Det finns två indikatorer för säkra korsningar på statligt vägnät, en indikator för korsningar med mycket god eller god trafiksäkerhetsklass och en indikator för korsningar med mycket god, god eller mindre god trafiksäkerhetsklass.

Trafiksäkerhetsklassningen av statliga korsningar är genomförd av Trafikverket på korsningar med en årsdygnstrafik på minst 2000 fordon på primärvägen och minst 100 fordon på sekundärvägen. Statlig korsning innebär att minst ett anslutande vägben utgörs av statlig väg. (Trafikverket, 2022)

En korsning uppnår mycket god eller god trafiksäkerhetsklass om den är planskild, cirkulationsplats eller är hastighetssäkrad så att hastigheten inte överstiger 70 km/tim genom korsningen. En korsning anses vara hastighetssäkrad om det finns trafiksäkerhetskameror eller någon typ av farthinder.

År 2023 var 67 % av inkommande årsdygnstrafik i korsningar med trafiksäkerhetsklass mycket god eller god. Det nödvändiga tillståndet år 2030 är minst 85 %.

År 2023 var 87 % av inkommande årsdygnstrafik i korsningar med trafiksäkerhetsklass mycket god, god eller mindre god. Det nödvändiga tillståndet år 2030 är minst 99 %, vilket betyder att maximalt 1% av inkommande årsdygnstrafik i korsningar får ske i korsningar med låg trafiksäkerhetsklass år 2030 om målet ska nås.

Denna indikator har varit under utveckling en tid och därför saknas historiken och det är inte möjligt att dra slutsatser kring utvecklingen.

Det är svårt att ange hur många korsningar Trafikverket behöver åtgärda för att nå det nödvändiga tillståndet år 2030, eftersom indikatorn tar hänsyn till inkommande årsdygnstrafik i korsningarna. Utifrån resultat utan hänsyn till inkommande årsdygnstrafik så skulle ca 650 korsningar behöva åtgärdas för att uppnå det

nödvändiga tillståndet för den första indikatorn (mycket god-god) och ca 300 korsningar behöva åtgärdas för att uppnå det nödvändiga tillståndet för den andra indikatorn (mycket god-mindre god). Det faktiska behovet är något lägre eftersom att inkommande årsdygnstrafik påverkar utfallet av indikatorerna.

Det nödvändiga tillståndet kan nås genom att sänka hastigheter och hastighetssäkra så att hastigheten genom korsningarna inte överstiger 70 km/tim, alternativt bygga om korsningar till trafikplats, cirkulationsplats eller droppe.

3.2.1 Antal korsningar per trafiksäkerhetsklass, korsningstyp och hastighet

Tabell 4 illustrerar trafiksäkerhetsklassningen samt fördelningen av antal korsningar per korsningstyp och hastighet på det statliga vägnätet.

Andelen korsningar med mycket god och god trafiksäkerhetsklass, utan hänsyn till inkommande årsdygnstrafik, är 51% på det statliga vägnätet och andelen korsningar med mycket god, god och mindre god trafiksäkerhetsklass är 83%.

Mellersta regionen										
	Hastighetsgräns (km/tim)									
Korsningstyp	30-40	50	60	70	80	90	100	110-120	Totalt	
	2	10	10	25	28	22	49	71		
Cirkulationsplats	26	30	81							
		2	6							
Signalreglerad korsning							1			
						12				
Trevägs korsning med kontinuerlig hastighet						45	57			
						1				
Fyrvägs korsning hastighetssäkrad	3			10	32	8	1			
Fyrvägs korsning med kontinuerlig hastighet	40	54	40			70	25	49	1	
Fyrvägs korsning med lokal sänkning	2	1	5	16	2					
Andel mycket god - god	100%	100%	83%	32%	10%	20%	31%	99%	51%	
Andel mycket god - mindre god	100%	100%	98%	96%	76%	20%	31%	99%	83%	
Totalt	148	279	268	441	443	112	157	72	1920	

Tabell 4. Trafiksäkerhetsklassningen samt fördelningen av antal korsningar per korsningstyp och hastighet i Mellersta regionen år 2023. Källa: Trafikverket.

Tabell 5 illustrerar trafiksäkerhetsklassningen samt fördelningen av antal korsningar per korsningstyp och hastighet på det statliga nationella vägnätet.

Andelen korsningar med mycket god och god trafiksäkerhetsklass, utan hänsyn till inkommande årsdygnstrafik, är 55% på det nationella vägnätet och andelen korsningar med mycket god, god och mindre god trafiksäkerhetsklass är 76%.

Mellersta regionen, statlig nationell väg

Korsningstyp	Hastighetsgräns (km/tim)								Totalt
	30-40	50	60	70	80	90	100	110-120	
Cirkulationsplats	1 9	9 7 2	8 41	18	17	19	42	67	
Signalreglerad korsning							1		
Trevägs korsning med kontinuerlig hastighet						6			
Trevägs korsning med lokal sänkning		11	18	33		29	37		
Fyrvägs korsning hastighetssäkrad				4					
					5	5	1		
		8	12		8	21	28		
Fyrvägs korsning med lokal sänkning			1	11					
<i>Andel mycket god - god</i>	100%	98%	86%	43%	26%	24%	39%	100%	55%
<i>Andel mycket god - mindre god</i>	100%	100%	99%	91%	86%	24%	39%	100%	76%
Totalt	22	41	92	128	91	80	109	67	630

Tabell 5. Trafiksäkerhetsklassningen samt fördelningen av antal korsningar per korsningstyp och hastighet på det nationella vägnätet i Mellersta regionen år 2023. Källa: Trafikverket.

Tabell 6 illustrerar trafiksäkerhetsklassningen samt fördelningen av antal korsningar per korsningstyp och hastighet på det statliga regionala vägnätet.

Andelen korsningar med mycket god och god trafiksäkerhetsklass, utan hänsyn till inkommande årsdygnstrafik, är 49% på det regionala vägnätet och andelen korsningar med mycket god, god och mindre god trafiksäkerhetsklass är 87%.

Mellersta regionen, statlig regional väg									
Korsningstyp	Hastighetsgräns (km/tim)								Totalt
	30-40	50	60	70	80	90	100	110-120	
Trafikplats	1	1	2	7	11	3	7	4	36
Cirkulationsplats	17	23	40	38	10				128
Droppe			6	3					9
Signalreglerad korsning	2	10	7	4					23
Trevägs korsning hastighetssäkrad	14	17	11	29	49	6			126
Trevägs korsning med kontinuerlig hastighet	50	129	70	155	190	16	20		630
Trevägs korsning med lokal sänkning	3	1	1	7					13
Fyrvägs korsning hastighetssäkrad	3	11	7	8	27	3			59
Fyrvägs korsning med kontinuerlig hastighet	34	46	28	57	62	4	21	1	253
Fyrvägs korsning med lokal sänkning	2		4	5	2				13
Andel mycket god - god	100%	100%	81%	27%	6%	9%	15%	80%	49%
Andel mycket god - mindre god	100%	100%	98%	98%	74%	9%	15%	80%	87%
Totalt	126	238	176	313	352	32	48	5	1290

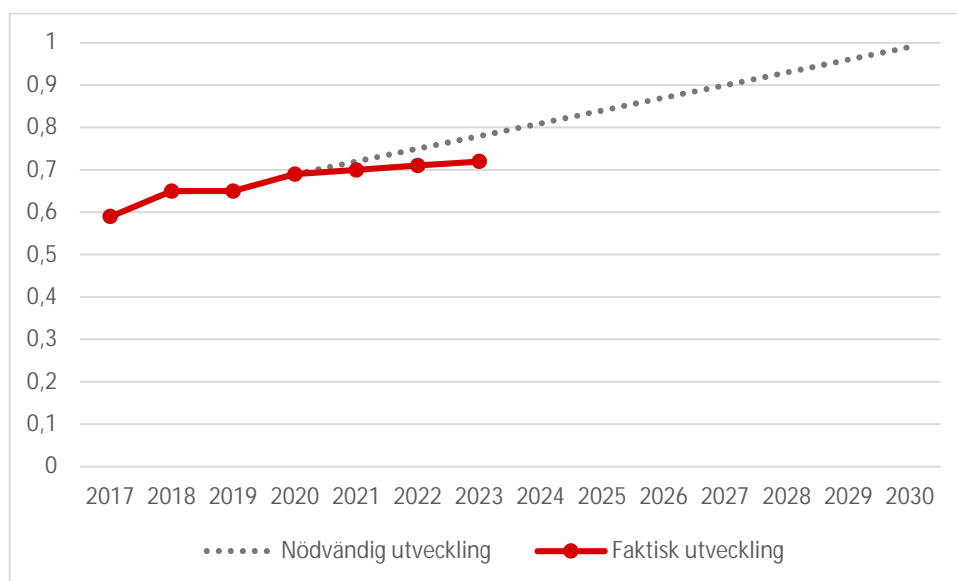
Tabell 6. Trafiksäkerhetsklassningen samt fördelningen av antal korsningar per korsningstyp och hastighet på det regionala vägnätet i Mellersta regionen år 2023. Källa: Trafikverket.

3.3 Säkra gator i tätort, kommunalt vägnät

Indikator	Utgångsår 2020	Utfall 2023	Nödvändigt tillstånd 2030	Bedömd utveckling
Säkrare gator i tätort <i>Andel 30 och 40 km/tim av alla gator med 30-50 km/tim.</i>	69%	72%	99%	Ej i linje

I tätort antas en bashastighet på 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 nödvändiga tillståndet är att 99% av väglängden i tätort uppfyller detta år 2030. Indikatorn gäller för kommunalt vägnät eftersom vägarna i tätort mer eller mindre är kommunala. (Trafikverket, 2024)

År 2023 hade 72 % av väglängden med hastighetsgräns 30-50 km/tim en skyltad hastighet på 30 eller 40 km/tim. För att nå det nödvändiga tillståndet år 2030 behöver 239 mil sänkas från 50 km/tim.



Figur 15. Andel väg med hastighetsgräns 30 och 40 km/tim på kommunalt vägnät i tätort från 2017 till 2030, samt nödvändig utveckling till 2030. Källa: Trafikverket.

3.4 Säkrare GCM-passager

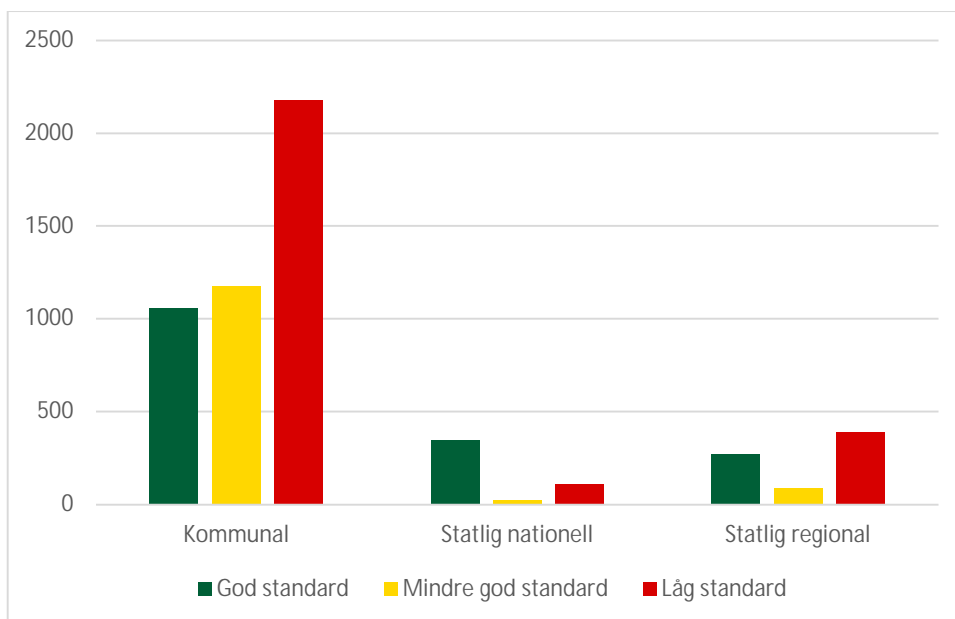
Indikator	Utgångsår 2020	Utfall 2023	Nödvändigt tillstånd 2030	Bedömd utveckling
Statligt vägnät <i>Andel GCM-passager med god eller mindre god standard.</i>	Saknas pga Trafikverkets nya regionindelning	59%	80%	Ej i linje
Kommunalt vägnät <i>Andel GCM-passager med god eller mindre god standard.</i>	Saknas pga Trafikverkets nya regionindelning	51%	75%	Ej i linje

Det nödvändiga tillståndet för indikatorn om andel säkra GCM-passager¹³ är att minst 80 % av alla passager på det statliga huvudnätet för bil, med årsdygnsmedeltrafik på minst 2000 fordon och vägnummer upp till 500, ska ha god eller mindre god standard. Med huvudnät avses gator och vägar inom funktionell vägklass 0-5¹⁴. (Trafikverket, 2022)

En GCM-passage bedöms ha god trafiksäkerhetsstandard om den är planskild eller hastighetssäkrad med någon form av fysiskt farthinder så att 85 % av bilisterna passerar i maximalt 30 km/tim. En GCM-passage bedöms ha mindre god trafiksäkerhetsstandard om skyltad hastighet är 30 km/tim och passagen saknar hastighetsäkning eller om 85% av bilisterna passerar i maximalt 40 km/tim. Det senare kräver någon form av fysisk åtgärd. En GCM-passage bedöms ha låg trafiksäkerhetsstandard om 85% av bilisterna passerar i högre hastighet än 40 km/tim. (Trafikverket, 2024) (Trafikverket, 2023b)

¹³ GCM är en förkortning av gång, cykel och moped klass 2.

¹⁴ Funktionell vägklass är en hierarkisk klassificering av vägar baserad på hur viktig en väg är för det totala vägnätets förbindelsemöjligheter. Klasserna är 0-9, där klass 0 är de viktigaste vägarna och klass 9 de minst viktiga vägarna. (Trafikverket, 2020)



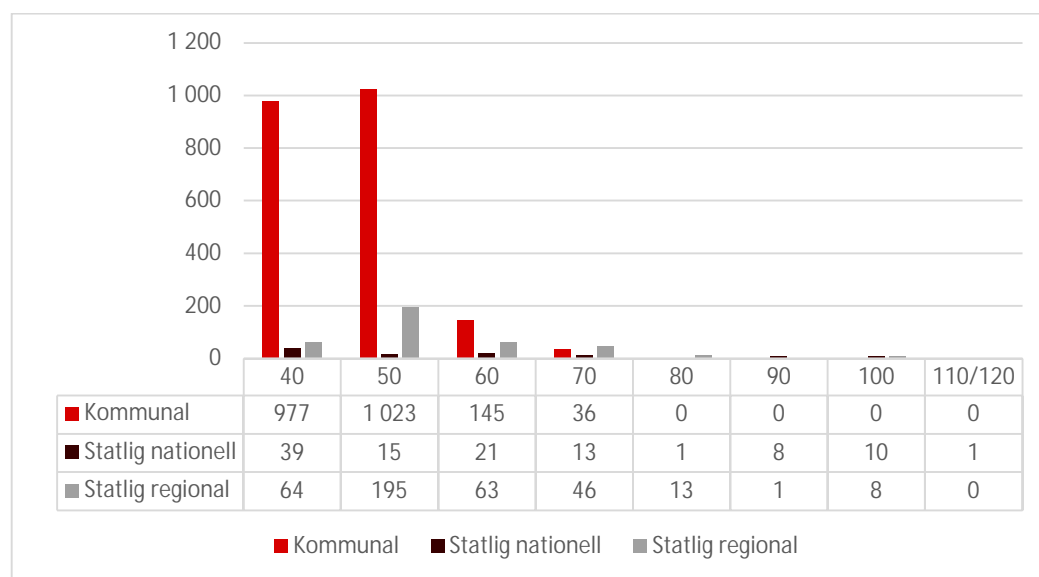
Figur 16. Antal GCM-passager i Trafikverkets Mellersta region år 2023, fördelade på väghållare och trafiksäkerhetsklass. Källa: Trafikverket.

Vid årsskiftet 2023/2024 beräknades andelen GCM-passager med god eller mindre god trafiksäkerhetsstandard på statligt vägnät vara 59% (726 stycken). Om det nödvändiga tillståndet om 80 % ska nås, behöver ca 250 passager med låg trafiksäkerhetsstandard åtgärdas till år 2030. Det fanns sammanlagt 498 passager med låg trafiksäkerhetsstandard på det statliga vägnätet, varav 108 stycken finns på det nationella vägnätet och 390 stycken på det regionala vägnätet.

Andelen GCM-passager med god eller mindre god trafiksäkerhetsstandard på det kommunala vägnätet var 51% (2236 stycken). Om det nödvändiga tillståndet om 75% ska nås, behöver ca 1080 passager med låg trafiksäkerhetsstandard åtgärdas till år 2030. Det fanns 2181 passager med låg trafiksäkerhetsstandard på det kommunala vägnätet.

Antalet passager som behöver åtgärdas förändras då det både tillkommer nya och plockas bort passager fortlöpande.

De flesta passagerna med låg trafiksäkerhetsstandard finns på vägar och gator med hastighet 40 och 50 km/tim, vilket illustreras i figur 17.



Figur 17. Antal GCM-passager med låg trafiksäkerhetsstandard fördelade på hastighet och väghållare, i Mellersta regionen år 2023. Källa: Trafikverket.

3.5 Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik

Indikator	Utgångsår 2020	Utfall 2023	Nödvändigt tillstånd 2030	Bedömd utveckling
Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik <i>Andel kommuner som bedöms ha en hög nivå av systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik</i>	Saknas, första mätningen gjordes 2021	9%	70%	Ej i linje

Syftet med indikatorn är att synliggöra vikten av kommunernas systematiska trafiksäkerhetsarbete, primärt för gående och cyklister, och att stimulera till åtgärder med effekt på etappmålen för omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken.

Indikatorn baseras på en webbenkät till samtliga kommuner, som genomförs vartannat år med start år 2021. Måttet utgörs av andelen ja-svar på 11 frågor i enkäten. En kommun bedöms ha en hög nivå av systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik om den svarar ja på 8-11 frågor. År 2023 bedömdes 9% av de 46 kommunerna som besvarade enkäten, ha en hög nivå av systematiskt arbete. Svarsfrekvensen var 58%. Målet är att 70% av kommunerna ska uppnå en hög nivå, vilket är 56 av regionens 80 kommuner. Utvecklingen ligger inte i linje med nödvändig utveckling.

Nivå	Beskrivning	Antal 2021	Andel 2021	Antal 2023	Andel 2023
Hög nivå	8-11 ja	2	5%	4	9%
Mellan nivå	4-7 ja	22	51%	16	35%
Låg nivå	0-3 ja	19	44%	26	57%
Totalt antal		43	100%	46	100%

Tabell 7. Resultat av enkät om systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik i Mellersta regionen år 2021 och 2023. Källa: Trafikverket.

4 Användningsindikatorer

Användningsindikatorerna följer upp vägtransportsystemets användning.

Tabell 8 visar en sammanfattning av indikatorerna. I följande avsnitt beskrivs indikatorerna som går att bryta ner på regional nivå mer utförligt.

Användningsindikator	Utgångsår 2020	Utfall 2023	Nödvändigt tillstånd 2030	Bedömd utveckling
Hastighetsefterlevnad, statligt vägnät <i>Andel trafik inom gällande hastighetsgräns.</i>	Saknas pga Trafikverkets nya regionindelning	Saknas pga Trafikverkets nya regionindelning	80%	
Hastighetsefterlevnad, kommunalt vägnät <i>Andel trafik inom gällande hastighetsgräns.</i>	Mäts ej på regional nivå.	Mäts ej på regional nivå	80%	
Nykter trafik <i>Andel trafikarbete med nyktra förare.</i>	Kunde ej mätas pga pandemin.	Saknas pga översyn av beräkningsmetoden	70%	
Bältesanvändning <i>Andel observerade bältade i personbil.</i>	94,7%	96,6%	99,5%	I linje
Hjälmanvändning, cykel <i>Andel observerade cyklister med hjälm.</i>	41%	52%	80%	I linje
Hjälmanvändning, moped <i>Andel observerade mopedister med hjälm.</i>	Mäts ej på regional nivå.	Mäts ej på regional nivå	100%	

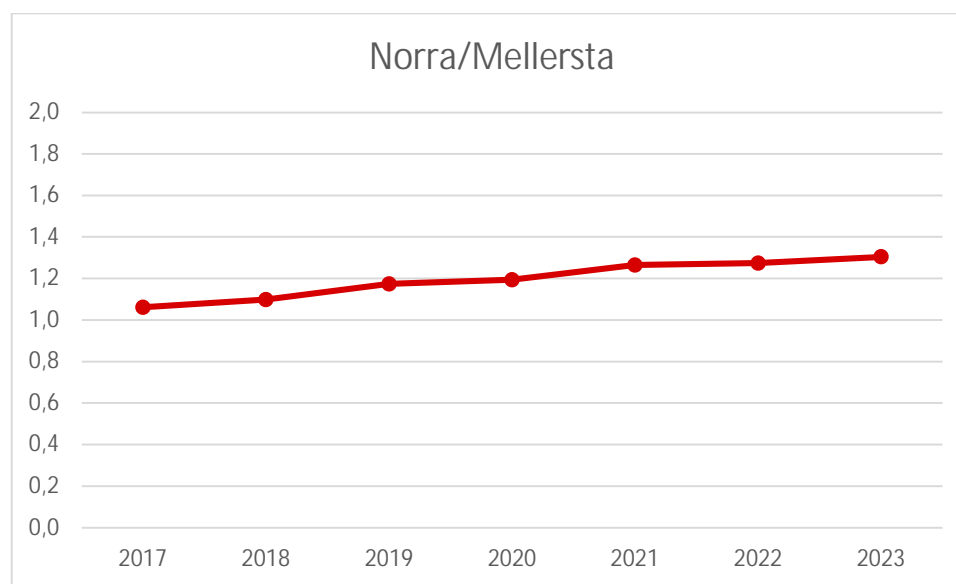
Tabell 8. Tabellen visar användningsindikatorerna samt utgångsår, utfall för år 2023, nödvändigt tillstånd år 2030 samt bedömd utveckling mot mål för Trafikverkets Mellersta region. Källa: Trafikverket

4.1 Hastighetsefterlevnad statligt vägnät

Indikator	Utgångsår 2020	Utfall 2023	Nödvändigt tillstånd 2030	Bedömd utveckling
Hastighetsefterlevnad, statligt vägnät <i>Andel trafik inom gällande hastighetsgräns.</i>	Saknas pga Trafikverkets nya region- indelning	Saknas pga Trafikverkets nya region- indelning	80%	

Sänkta hastigheter bedöms vara en av de indikatorer som har störst potential att minska antalet omkomna. Målet är att minst 80% av trafikarbetet ska ligga inom gällande hastighetsgräns år 2030.

Det saknas hastighetsmätningar för Mellersta regionen på grund av att Trafikverket genomförde en ny regionindelning vid årsskiftet 2023/2024. Riksrepresentativa mätningar genomförs vart fjärde år på cirka 1500 platser i landet. Mätningar utifrån nya regionindelningen görs från år 2024.



Figur 18. Hastighetsindex för andel fordon inom skyltad hastighet. Personbilar utan släp. Statligt vägnät och samtliga hastighetsklasser. Trafikverkets Norra och Mellersta region år 2017-2023. Källa: Trafikverket.

I figur 18 visas utvecklingen av hastighetsindex för Trafikverkets Norra och Mellersta region, sammanslaget. Hastighetsindex är skattningar som görs utifrån 81 fasta mätpunkter som är nedfrästa i vägbanan i olika delar av landet. Hastighetsindex visar att andelen fordon inom skyltad hastighet har ökat de senaste

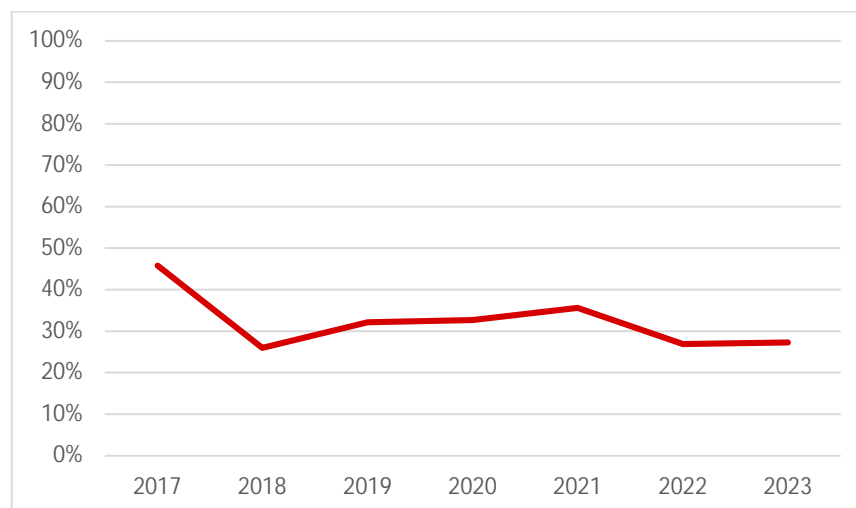
åren. Det finns flera tänkbara faktorer som kan ha påverkat trafikanternas körbeteende, exempelvis ökade bränslekostnader och utökad hastighetsövervakning, både utifrån Polisens arbete med manuell övervakning och införande av fler trafiksäkerhetskameror längs vägarna. (Trafikverket, 2023a)

4.2 Nykter trafik

Indikator	Utgångsår 2020	Utfall 2023	Nödvändigt tillstånd 2030	Bedömd utveckling
Nykter trafik <i>Andel trafikarbete med nyktra förare.</i>	Kunde ej mätas pga pandemin.	Saknas pga översyn av beräknings- metoden	70%	

Indikatorn baseras på data från polisens kontroller av alkoholpåverkade förare. Antalet kontroller minskade kraftigt under både 2020 och 2021 på grund av Covid 19-pandemin. Antalet prov ökade under år 2022 och 2023 i takt med att polisen återgick till sina normala rutiner. I denna rapport redovisas inget utfall för år 2023 eftersom det pågår en översyn av beräkningsmetoden. Modellen för beräkning av nykter trafik är över 10 år gammal och behöver därför ses över med hänsyn till eventuella förändringar som skett i till exempel arbetssätt och sällningsinstrument.

Resultat från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor visar att andelen omkomna i alkohol- och drogrelaterade olyckor var 27% under 2023. Mellan år 2018 och 2021 ökade andelen omkomna i alkohol- och drogrelaterade olyckor gradvis från 26% till 36%, men år 2022 minskade andelen igen och har legat kvar på 27 % sedan dess.

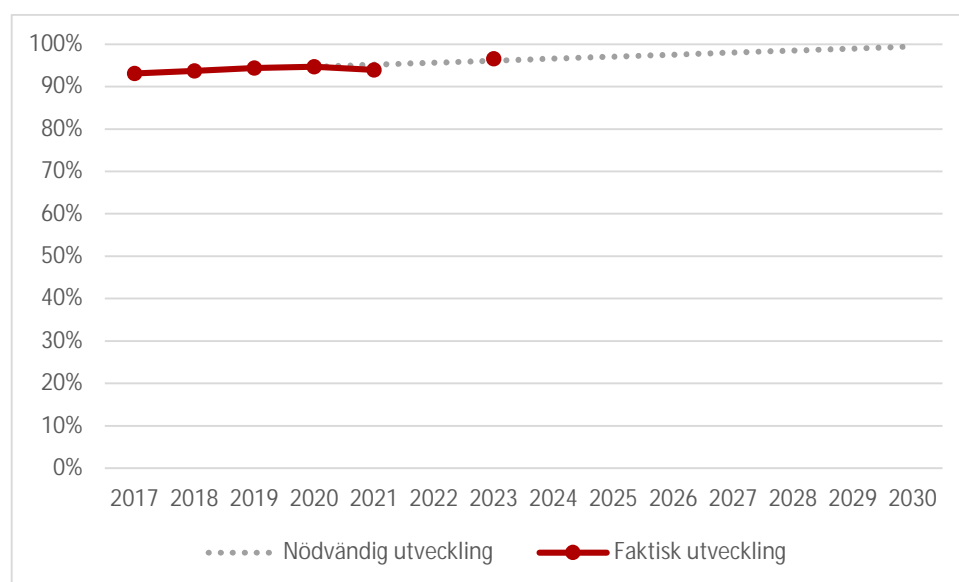


Figur 19. Andel personer som omkommit i alkohol- och drogrelaterade olyckor i Trafikverkets Mellersta region, år 2017-2023. Källa: Trafikverket.

4.3 Bältesanvändning

Indikator	Utgångsår 2020	Utfall 2023	Nödvändigt tillstånd 2030	Bedömd utveckling
Bältesanvändning <i>Andel observerade bältade i personbil.</i>	94,7%	96,6%	99,5%	I linje

Användningen av bilbälten i personbilars framsäte var 96,6% under 2023, vilket är en ökning med 2,7 procentenheter jämfört med 2021, då förra mätningen gjordes. Den senaste mätningen har utförts av en ny utförare vilket kan ha påverkat resultatet. Utvecklingen bedöms ligga i linje för att nå det nödvändiga tillståndet år 2030.

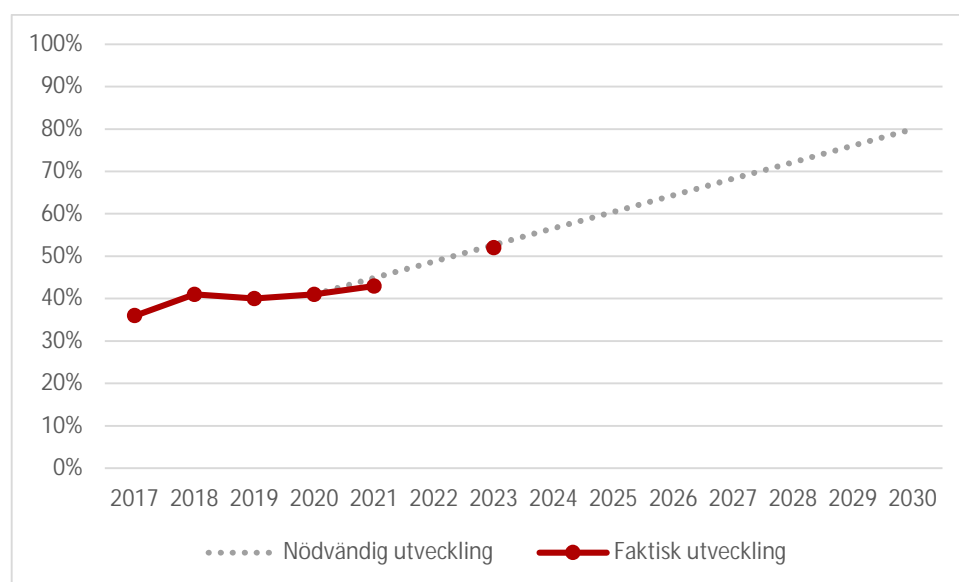


Figur 20. Andel observerade bältade personer i personbil i Trafikverkets Mellersta region, år 2017-2023 samt nödvändig utveckling till år 2030. Källa: Trafikverket.

4.4 Hjäلمانvändning, cykel

Indikator	Utgångsår 2020	Utfall 2023	Nödvändigt tillstånd 2030	Bedömd utveckling
Hjäلمانvändning, cykel <i>Andel observerade cyklister med hjälm.</i>	41%	52%	80%	I linje

År 2023 var den observerade sammantagna cykelhjälmsanvändningen 52%, vilket är en ökning med 9 procentenheter jämfört med den förra mätningen som gjordes år 2021. Den senaste mätningen har utförts av en ny utförare vilket kan ha påverkat resultatet. Utvecklingen bedöms ligga i linje för att nå det nödvändiga tillståndet år 2030.



Figur 21. Andel observerade cyklister med hjälm i Trafikverkets Mellersta region, år 2017-2023 samt nödvändig utveckling till år 2030. Källa: Trafikverket.

5 Slutsatser

Antalet omkomna i vägtrafiken år 2023 var det lägsta sedan mätningarna startade. Singelolyckor bland motorfordon var den vanligaste olyckstypen bland dödsolyckorna, följt av mötes- och omkörningsolyckor. De flesta omkom på statliga vägar med skyltad hastighet 70-90 km/tim.

Personbilister var den enskilt största gruppen bland omkomna i trafiken, medan gående och cyklister var de största grupperna bland allvarligt skadade.

Singelolyckor med cykel var den vanligaste olyckstypen bland de som skadades allvarligt i vägtrafiken. Halk- och fallolyckor bland gående skulle ha varit den vanligaste olyckstypen om den hade ingått i definitionen av vägtrafikolyckor.

År 2023 beräknades antalet allvarligt skadade ha ökat markant sedan år 2020. Detta bedöms främst vara en konsekvens av ökad rapportering sedan det blev obligatoriskt enligt lag att rapportera till Strada.

Ett flertal indikatorer har haft en positiv utveckling under perioden 2017-2023, och även om inte alla indikatorerna bedöms ligga i linje för att nå det nödvändiga tillståndet år 2030, så har det förbättrade tillståndet bidragit till att antalet omkomna har minskat i Mellersta regionen.

För att nå etappmålet år 2030 krävs det betydande åtgärder:

- Hastighetsefterlevnaden behöver öka.
- Samtliga vägar med ÅDT >1000 som har hastighet 90 och 100 km/tim behöver mittsepareras med mitträcke eller sänkas till 80 km/tim. Högtrafikerade 80-vägar behöver mittsepareras med mitträcke.
- Några hundra statliga vägkorsningar behöver åtgärdas för att få en högre trafiksäkerhetsklass.
- Förbättra drift och underhåll på gång- och cykelbanor och öka hjälmanvändningen.
- Hastighetsgränsen inom tätorter behöver sänkas från 50 km/tim till 30 km/tim eller 40 km/tim, totalt 239 mil.
- Ett stort antal GCM-passager behöver åtgärdas, ca 250 på det statliga vägnätet och ca 1080 på det kommunala vägnätet.
- En hög nivå av systematiskt trafiksäkerhetsarbete, primärt bland gående och cyklister, hos minst 56 av regionens 80 kommuner.

Litteraturförteckning

- Trafikanalys. (2017). Ny målstyrning för trafiksäkerheten. Rapport 2017:12.
- Trafikanalys. (2024). Vägtrafikskador 2023. Sveriges officiella statistik. Hämtat från <https://www.trafa.se/vagtrafik/vagtrafikskador/> 2024-09-12
- Trafikverket. (2020). Dataproduktspecifikation - Funktionell vägklass.
- Trafikverket. (2022). Trafiksäkerhetsindikatorer för perioden 2020-2030. Änr: TRV2022/139944.
- Trafikverket. (2023a). *Analys av Trafiksäkerhetsutvecklingen 2022 - Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030*. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket. (2023b). Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning. *Rutinbeskrivning version 5.0, TDOK 2013:0636*.
- Trafikverket. (2024). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023 - Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030*. Borlänge: Trafikverket.
- Transportstyrelsen. (2024). Regional årsstatistik. Underlag för officiell statistik. Hämtat från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/statistik-och-analys/statistik-inom-vagtrafik/olycksstatistik/statistik-over-vagtrafikolyckor/> 2024-05-29

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