

# Trafiksäkerhetsläget presenteras på 2011 års resultatkonferens

Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI), Transportstyrelsen, Trafikanalys och Trafikverket har gemensamt tagit fram en rapport som redovisar och analyserar trafiksäkerhetsläget under 2010. Denna rapport är en del i uppföljningen av trafiksäkerhetsmålen för vägtrafik år 2020 som presenterades 28 april vid den årliga resultatkonferensen i Stockholm.

Under 2010 har antalet omkomna i vägtrafiken minskat ytterligare jämfört med 2009, från 358 till 266. Nytt från och med 2010 är att självmord inte räknas in i den officiella statistiken, utan redovisas separat. Sverige följer därmed den internationella definitionen för vägtrafikolyckor. Antalet självmord uppgick till 17 under 2010. Oavsett om självmord räknas in eller inte så innebär detta en kraftig minskning från en historiskt sett redan låg nivå, väl under nödvändig utveckling mot målet om högst 220 omkomna år 2020. Även bland allvarligt skadade syns en tydlig nedgång.

Den historiskt kraftiga minskningen i dödstal och skadeantal tros bero på den stränga vintern 2010 som ledde till kraftigt minskade hastigheter och den ekonomiska konjunkturedgången som inleddes 2008. Trots att konjunkturen har vänt uppåt igen under 2010 har statistiken fortsatt att visa en minskning av antalet dödade och svårt skadade. Fortsatt hög arbetslöshet kan vara en förklaring till detta. Övriga viktiga förklaringar till minskningen av antalet dödade och skadade är den successiva förbättringen av vägar och fordon samt lägre genomsnittlig reshastighet. En av anledningarna till minskad hastighet anses vara en följd av de senaste årens stränga vintrar, men en tydlig minskning av medelhastigheten har även uppmätts under månaderna med barmark.

De åtgärder som bedöms ha potential för att spara flest liv är åtgärder som åstadkommer *sänkta hastighetsnivåer*, fortsatt tillväxt av *andelen trafikarbete som sker på mötteseparerade vägar* samt ökad takt av *andelen säkra fordon i fordonsflottan*. Indikatorn *Nyktet trafik* bedöms också vara särskilt viktig, eftersom alkoholpåverkade många gånger dessutom kört både för fort och utan bälte.

Analysgruppens samlade bedömning är att andelen som kör över hastighetsgräns minskar men inte den takt som anses nödvändig. Trots detta minskar medelhastigheten tillfredställande.

Arbetet med att säkra vägnätet genom att mötteseparera eller sänka hastighetsgränser befinner sig på en nivå långt över nödvändig utveckling. Analysgruppen kan dock konstatera att det i gällande åtgärdsplan för Trafikverket 2010–2021 inte finns tillräckligt med resurser avsatta för att kunna nå målet till 2020 genom mötteseparering.

Utvecklingen för indikatorn säkra fordon är i nivå med önskvärd utveckling för att målnivån ska uppnås och antalet dödade kunna reduceras. Helt nya beräkningar visar att bältespåminnare och antisladd med stor sannolikhet kommer att finnas i en stor andel av samtliga bilar år 2020. Det går dock fortfarande trögt med införande av alkolås eller stödsystem för rätt hastighet.

Rattfylleriets omfattning tycks utvecklats i rätt riktning. Bedömningen utifrån polisens utandningsprov är att utvecklingen går tillräckligt snabbt och att förekomsten av alkohol bland dödade personbilsförare har minskat sedan 2003. För att nå målet bedöms dock ökad omfattning av alkolås vara nödvändig.