

TRAFIKSÄKERHETSRAPPORT

98

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING AV RESULTAT	2
Trafiksäkerhetsmål	2
Resultat - Dödade och svårt skadade	2
Resultat - Tillståndsmål	2
TRAFIKSÄKERHETSARBETE I SAMVERKAN ..	3
Ansvar och roller	3
Trafiksäkerhetsprogram	3
Det framtida trafiksäkerhetsarbetet	3
RESULTAT 1998	4
Trafiksäkerhetsmål	4
Tillståndsmål	4
VERKSAMHET 1998	7
Vägverkets sektorsuppgift	7
Vägverkets myndighetsutövning	9
Statlig väghållning	11
Regeringsuppdrag	12
Polisen	13
Kommunerna	13
Länsstyrelserna	14
NTF	14
SEKO/Transport	15
TRAFIKSÄKERHETSITUATIONEN OCH TRAFIK- SÄKERHETSUTVECKLINGEN FÖR OLIKA TRAFIKANTKATEGORIER	16
Patientskadestatistik	16
Oskyddade trafikanter	17
Skyddade trafikanter	19
BILAGA 1 UPPFÖLJNINGSMETODIK	21
Fakta om trafikskadestatistik	21
Fakta om statistisk metod	21
Uppföljningsmetod för tillståndsmålen	21
BILAGA 2 TABELLER	22

Förutom Trafiksäkerhetsrapport 1998 publicerar Vägverket Årsredovisning 1998 och Miljörapport 1998 samt en rapport avseende Vägverkets övriga sektorsområden 1998. Vägverket tar också fram en särskild statistiksammansättning. Samtliga publikationer kan rekvideras från Vägverket, Butiken, 781 87 BORLÄNGE. Telefon 0243-755 00, telefax 0243-755 50, texttelefon 0243-750 90, Publikation 1999:35, ISSN 1401-9612

FÖRORD

Trafiksäkerhetsrapport 1998 är Vägverkets rapport till regeringen och redovisar resultat av det samlade trafiksäkerhetsarbetet i landet. Rapporten har tagits fram i samarbete med Rikspolisstyrelsen och Svenska Kommunförbundet.

Trafikskador är ett av de största folkhälsoproblemen i Sverige. 1998 dödades cirka 540 människor och cirka 13 000 blev inlagda på sjukhus till följd av trafikolyckor. Antalet dödade har varit oförändrat de senaste tre åren. Målet att minska antalet dödade till högst 400 år 2000 bedöms bli svårt att nå, om inte samtliga aktörer vidtar mycket effektiva åtgärder. Den trafiksäkerhetsplan som Vägverket lämnat till regeringen innehåller åtgärder som bidrar betydligt till måluppfyllelsen om de kommer till stånd i planerad omfattning.

Vägverket driver trafiksäkerhetsarbetet i första hand tillsammans med kommunerna och polisen. Länsstyrelserna och NTF med dess medlemsorganisationer är också viktiga samarbetspartner. Hälften av landets kommuner har idag trafiksäkerhetsprogram. Det är viktigt att dessa program kan genomföras och att tätorternas trafiknät successivt anpassas efter vad en säker trafik kräver. Effektiv trafikövervakning är nödvändig för att förbättra regelefterlevnaden. Nolltolerans borde gälla för de allvarliga trafikbrotten, hastighetsöverträdelser och rattonykterhet. NTF:s nya roll, att vara ett stöd åt trafikanterna, innebär stora möjligheter att skapa opinion för en säker trafik.

Trafiksäkerhetsarbetet ska så långt som möjligt integreras med miljöarbetet. Under 1999 kommer Vägverket i samarbete med Rikspolisstyrelsen, Svenska Kommunförbundet och Naturvårdsverket att presentera en strategi för hur miljö- och trafiksäkerhetsarbetet ska bedrivas de närmaste åren.

Mars 1999

Jan Brandborn
Generaldirektör

Ulf Björnstig
Trafiksäkerhetsdirektör

SAMMANFATTNING AV RESULTAT

TRAFIKSÄKERHETSMÅL

Långsiktigt mål

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Vägtransportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.

Etappmål

Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor bör fortlöpande minska för alla trafikantkategorier. Antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör ha minskat med minst 50 procent till år 2007 räknat från 1996 års nivå.

Verksamhetsmål

År 2000 får högst 400 dödas och 3 700 skadas svårt (polisrapporterade).

RESULTAT — Dödade och svårt skadade

- År 1998 beräknas 540 personer ha dödats i vägtrafiken, vilket är oförändrat jämfört med de två föregående åren (541 resp. 537).
- Antalet polisrapporterade svårt skadade personer beräknas 1998 vara 3 930, vilket är i stort sett oförändrat jämfört med 1997 (3 917).

Resultatet av 1998 års samlade trafiksäkerhetsarbete är inte tillfredsställande, i likhet med de senaste åren. Trafiksäkerhetsmålet krav på en fortlöpande minskning av antalet dödade och allvarligt skadade har inte uppnåtts. Vägverket bedömer att det blir svårt

att nå målet högst 400 dödade år 2000, om inte samtliga aktörer vidtar mycket effektiva åtgärder.

RESULTAT — Tillståndsmål

Av tabellen nedan framgår att

- antalet anmälda rattfylleribrott minskat med 7 procent 1998
- inga statistiskt säkerställda förändringar har skett av hastighetsöverträdelser, avståndshållning, bältesanvändning eller cykelhjälmsanvändning.

De tillståndsmål för trafikantbeteenden som fastställdes i Trafiksäkerhetsprogrammet 1995–2000 är långt ifrån uppnådda, möjligen med undantag för trafiknykterhet. Det är dock osäkert hur mycket trafiknykterheten förbättrats, eftersom mätdata inte är tillräckligt tillförlitliga. Väginvesteringarna har heller inte givit de trafiksäkerhetsvinster som behövs för att antalet dödade och skadade ska minska i den takt som målen kräver. Inte heller har hastighetsgränserna på enskilda vägsträckor sänkts i den utsträckning som hade behövts. Fortfarande är övervakningen av hastighetsgränserna så ineffektiv att gränsen överskrids i över hälften av allt trafikarbete.

Under 1998 har emellertid viktiga steg tagits för att förbättra säkerheten. De nya kriterier för hastighetsgränser som togs fram 1997 har börjat tillämpas, om än i begränsad omfattning. Således har hastighetsgränserna sänkts från 110 till 90 km/tim på 230 km väg och från 90 till 70 km/tim på 170 km väg. Vidare har en sträcka av motortrafikleden norr om Gävle försetts med en ny typ av mitträcke som ska förhindra möteskollisioner. Trafiksäkerhetseffekten av denna åtgärd har hittills visat sig vara mycket positiv. Dessutom har säkerheten vid avkörningar fortsatt att förbättras, genom att farliga föremål har tagits bort från sidoområdet på ett antal vägsträckor och räcken satts upp vid t.ex. bergsskärningar.

Reform	Mått	Mål 2000 basår 1994	Resultat 1998 jämfört med 1997	Resultat 1998 jämfört med 1994	Tillstånd 1998
Värdering av trafiksäkerhet	Andel personer som ser trafikskador som ett hälsoproblem	+ 30%	Inga beräkningar klara		
Trafiknykterhet	Andel onyktra rapporterade genom poliskontroller	- 27%	-7%	-40% ¹	
Färre hastighetsöverträdelser	Genomsnittligt hastighetsöverskridande för allt trafikarbete	- 35%	Ingen säkerställd skillnad	Ingen säkerställd skillnad	54,5% av trafikarbetet på landsbygd överskrider hastighetsgränsen med i genomsnitt 9,9 km/tim
Färre andra regelöverträdelser	Andel fordonsförare som bryter mot andra regler än hastighetsregler	- 50%	Ingen säkerställd skillnad i avståndshållning mellan fordon	Ingen säkerställd skillnad i avståndshållning mellan fordon	För kort avstånd på landsbygd: 21,8%
Säkrare trafikmiljö i tätort	Andel kilometer gata/väg som ej uppfyller säkerhetskrav	Minskas	Ingen skillnad		På 8,2% av tätorternas totala gatulängd är trafiksäkerheten att betrakta som god
Säkrare trafikmiljö på landsbygd	Andel kilometer väg som ej uppfyller säkerhetskrav	Minskas		Ingen mätning 1998	
Användning av skyddsutrustning i bil	Andel personer som utnyttjar skyddsutrustning i bil	95%	Förare: Ingen skillnad Pass. fram: -- Vuxna i baksäte: -- Barn i baksäte: --	Förare: Ingen skillnad Pass. fram: ---	Förare : 82,4% Pass. fram: 85,5%
Säkrare bilar	Ökning av krocksäkerhetsindex för den totala bilparken	+ 12%	Ingen mätning		
Synbarhet i trafiken	Andel fotgängare och cyklister med godkänd synbarhet	60%	Gående: Ingen mätning 1998 Cyklister: Ingen mätning 1997		Gående: Ingen mätning 1998 Cyklister: 29,9%
Användning av cykelhjälm	Andel cyklister som använder hjälm	80%	Ingen säkerställd skillnad	+ 8,3%-enheter jämfört med 1995	Andel cykeltrafikarbete med hjälm: 18,4%
Räddning, vård och rehabilitering	Genomsnittlig tid från larm till adekvat vård. Kunskap om första hjälpen hos allmänheten.	Minskas avsevärt. Kunskap om första hjälpen ska ökas.	Inget resultat klart. Oförändrad andel av allmänheten har gått kurs de senaste fem åren.	Oförändrad andel av allmänheten har gått kurs de senaste fem åren.	42% av allmänheten har gått kurs de senaste fem åren.

¹ I brist på data enligt mättet används det totala antalet anmälda rattfylleri/grovtrafikbrott, uppgifterna är preliminära.

TRAFIKSÄKERHETSARBETE I SAMVERKAN

ANSVAR OCH ROLLER

Huvudaktörerna i trafiksäkerhetsarbetet är Vägverket, polisen och kommunerna. Även länsstyrelserna och NTF med dess medlemsorganisationer samt transportnäringens branschorganisationer är viktiga aktörer.

Vägverket har det övergripande nationella ansvaret för trafiksäkerheten på vägarna. I detta ligger ansvar för frågor om fordon, trafikanter och trafikmiljö. Vägverkets uppdrag kan indelas i sektorsuppgifter, myndighetsutövning, statlig väghållning och produktion. I riksdagens beslut 1996 om Vägverkets sektorsansvar fastslås bland annat att Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar ska säkerställa att trafiksäkerhetsarbetet bedrivs resultat-inriktat inom hela vägtransportssystemet.

Vägverket har resultatansvaret för målen inom vägtransportsektorn, trots att verket inte förfogar över alla nödvändiga medel för att nå målen. Därför kan verket ta ett ekonomiskt ansvar för verksamhet där ingen naturlig huvudman finns. Vägverket kan ta ekonomiskt ansvar även i vissa fall där det finns en annan huvudman men insatserna annars inte skulle komma till stånd.

Polismyndigheterna ansvarar för trafikövervakningen av fordon och trafikanter. Kommunerna har ett allmänt ansvar för kommuninvånarnas hälsa och säkerhet. I detta ligger att de ansvarar för att det bedrivs ett trafiksäkerhetsarbete inom kommunen. I egenskap av väghållare har de dessutom ett särskilt ansvar för trafiksäkerheten på det kommunala väg- och gatunätet.

Gruppen för nationell samverkan (GNS) är det centrala organet för samarbete mellan Vägverket, kommunerna och polisen. Även NTF ingår som adjungerad medlem i gruppen. Under 1998 har också en s.k. akutgrupp arbetat med representanter för polisen, kommunerna och Vägverkets regioner. Gruppen har haft telefonmöten varje vecka för att utbyta information och driva på arbetet.

Inom varje Vägverksregion finns motsvarande samarbete mellan de olika aktörerna. Här sker samverkan med polisen, såväl lokalt som på länsnivå, med Svenska Kommunförbundet och de enskilda kommunerna, med länsstyrelserna och landstingen samt med frivilligorganisationerna, särskilt länens trafiksäkerhetsförbund och trafiksäkerhetsföreningar.

Vägverket kan inte ensamt åstadkomma en utveckling som leder till att trafiksäkerhetsmålen uppfylls. Utvecklingen av vägtransportssystemet måste ske i samarbete med samtliga aktörer i systemet. Vägtransportssystemet utvecklas genom samarbete och ett resultatorienterat arbetssätt. Aktörerna i systemet formulerar mål för resursanvändning, prestationer och användningstillstånd. Exempel på sådana tillstånd är hastigheter, bältesanvändning och hjälmanvändning. Som sektorsansvarig myndighet samordnar Vägverket arbetet och redovisar effekten av det gemensamma arbetet till regeringen och aktörerna.

Nollvisionen och det svenska trafiksäkerhetsarbetet har under året i ökande omfattning uppmärksamats internationellt. Intresse har visats både från enskilda länder, t.ex. Norge, England, Nederländerna, Australien och från EU.

TRAFIKSÄKERHETSPROGRAM

Trafiksäkerhetsarbetet har under 1998 i huvudsak bedrivits med Nationella trafiksäkerhetsprogrammet 1995–2000 som grund. Programmet togs fram 1994 gemensamt av Vägverket, Rikspolisstyrelsen och Svenska Kommunförbundet.

Dessutom utarbetades trafiksäkerhetsprogram för Vägverkets sju regioner.

Programmet har ett tydligt folkhälsoperspektiv. Nyckelord i programmets strategi är:

- ökad värdering av trafiksäkerhet
- systemsyn
- resultatstyrning
- samverkan
- människan i centrum
- lokal förankring

I programmet fastslogs att år 2000 får högst 400 dödas och högst 3 700 skadas svårt (polisrapporterade). Som vägledning för det dagliga arbetet har konkreta mål lagts fast för tio insatsområden.

DET FRAMTIDA TRAFIKSÄKERHETSARBETET

Riksdagen beslutade i oktober 1997 att nollvisionen ska utgöra det långsiktiga målet för säkerheten inom vägtransportssystemet.

Nollvisionen är en konkret bild av ett önskvärt tillstånd inom vägtrafiken – den säkra trafiken. Visionen innebär att det är dödsfallen och de allvarliga personskadorna som ska elimineras, inte att alla olyckor måste undvikas. Den etiska utgångspunkten är att de misstag som människor gör i trafiken – och alltid kommer att göra – inte ska leda till att någon dödas eller skadas allvarligt. Vägtransportssystemet måste vara utformat så att människors misstag inte utlöser katastrofer.

Efter riksdagsbeslutet om nollvisionen har huvudaktörerna börjat utforma en gemensam strategi för miljö- och trafiksäkerhetsarbetet i vägtransportsektorn. Detta är starten på ett gemensamt arbete för att på sikt uppnå den säkra trafiken.

Strategin ska bygga på ett delat ansvar för säkerheten mellan de s.k. systemutformarna och trafikanten. Systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportssystemets utformning och funktion och trafikanterna har ansvar för att följa trafikreglerna och visa hänsyn och omdöme.

Medborgarnas förutsättningar, behov och krav ska vara utgångspunkten för det långsiktiga och målinriktade trafiksäkerhetsarbetet. Inriktningen bör vara att:

- berörda beslutsfattare inom privat och offentlig sektor stimuleras till att ta ett ökat ansvar för trafiksäkerheten,
- berörda offentliga och privata organ stimuleras att integrera trafiksäkerhetsansyn i alla delar av verksamheten som påverkar vägtransportssystemet,
- medborgarna stimuleras till att ställa krav på trafiksäkra produkter och tjänster,
- trafikanternas intresse och möjlighet att följa trafikregler och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken ökar.

RESULTAT

- År 1998 beräknas 540 personer ha dödats i vägtrafiken, vilket är oförändrat jämfört med de två föregående åren (541 resp. 537).
- Antalet polisrapporterade svårt skadade personer beräknas 1998 uppgå till 3 930, vilket är oförändrat jämfört med 1997 (3 917).

TRAFIKSÄKERHETSMÅL

Långsiktigt mål

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.

Etappmål

Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor bör fortlöpande minska för alla trafikantkategorier. Antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör ha minskat med minst 50 procent till år 2007 räknat från 1996 års nivå.

Verksamhetsmål

År 2000 får högst 400 dödas och 3 700 skadas svårt (polisrapporterade).

Mått

Antalet polisrapporterade dödade och svårt skadade personer. Vägverket har ett regeringsuppdrag att utveckla ett nytt hälsomått med en definition av "allvarligt skadad".

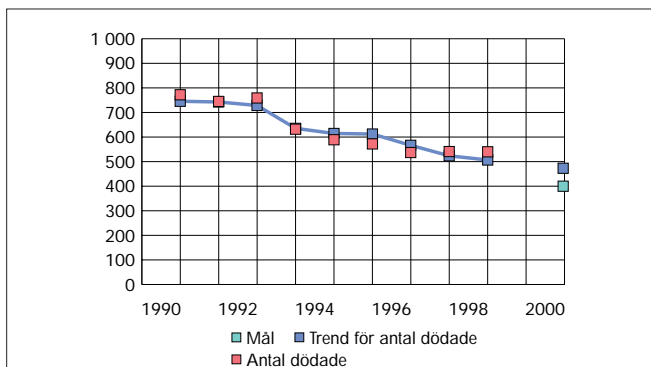
Dödade och svårt skadade

Under 1998 beräknas² 540 personer ha dödats i vägtrafiken, vilket är oförändrat jämfört med 1997 (541) och även 1996 (537). I det årliga antalet dödade ingår sedan 1994 även ca 40 personer där dödsorsaken är sjukdom. Under 1999 beräknas tillförlitliga medicinska rutiner finnas för att identifiera dessa och exkludera dem ur den officiella statistiken.

Antalet polisrapporterade svårt skadade beräknas 1998 uppgå till 3 930, vilket är i stort sett oförändrat jämfört med 1997 (3 917). Under 1998 bedöms trafikarbetet i stort sett ha varit oförändrat jämfört med föregående år. Lastbilstrafiken på det statliga vägnätet har dock ökat med ca 2 procent. Ökningen är mest markant på europavägar och på andra större vägar.

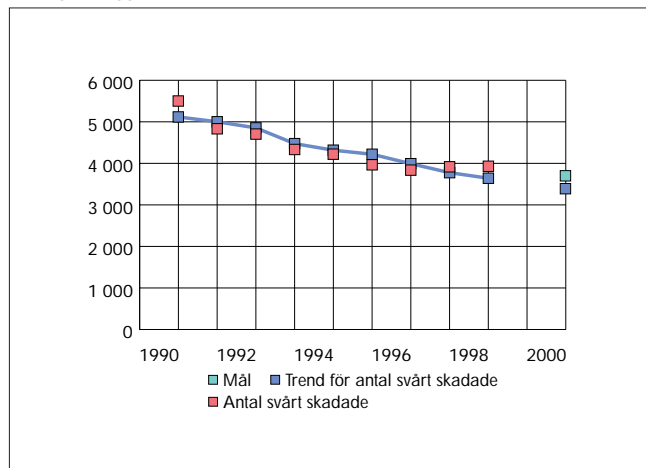
Prognosen för antalet dödade år 2000 är enligt VTI:s prognosmodell³ 473 under förutsättning att trafiken ökar med 1 procent. Det innebär att målet för antalet dödade år 2000 inte kommer att nås, om inte effektivare åtgärder vidtas eller trafikarbetet minskar.

Antal dödade 1990–1998



² Definitiva uppgifter om antalet dödade och skadade under 1998 finns ännu inte tillgängliga (mars 1999). I denna rapport har därför skattningar av dessa data använts.
³ Denna modell är framtagen av Väg- och transportforskningsinstitutet och används vid analys av måluppfyllelse, se bilaga 1.
⁴ I brist på data enligt måttet används det totala antalet anmälda rattfylleri/grovt rattfylleribrott, uppgifterna är preliminära.

Antal polisrapporterade svårt skadade 1990–1998



Även antalet polisrapporterade svårt skadade 1998 är i stort sett oförändrat från 1997. Prognosen för år 2000 är 3 390, vilket är 8 procent lägre än målet år 2000. Utsikterna att nå målet för antalet svårt skadade år 2000 är således goda under förutsättning att trenden enligt prognosmodellen fortsätter.

TILLSTÅNDSMÅL

För att göra trafiksäkerhetsarbetet mer resultatinkänt har arbetet organiserats i ett antal insatsområden, s.k. trafiksäkerhetsreformer. Varje reform ska uppnå ett bestämt resultat som ska vara en förändring av ett mätbart tillstånd i vägtrafiken. Förändringen av detta tillstånd har en känd effekt på antalet dödade och skadade. För att uppnå målen i trafiksäkerhetsreformerna genomför Vägverket och andra aktörer verksamheter och åtgärder som påverkar tillstånden.

Värdering av trafiksäkerhet

Mål

Andel personer som ser trafikskador som ett hälsoproblem ska öka med 30 procent till år 2000.

Mått

Måttet är ett så kallat nöjd-kund-index och mäts hos allmänheten och hos beslutsfattare i den offentliga sektorn.

Resultat

Mätningar är gjorda för 1997 och 1998, men beräkningar av ett sammanfattande nöjd-kund-index är ännu inte slutförda.

Trafiknykterhet

Mål

Andelen onyktra rapporterade i poliskontroller ska minska med 27 procent åren 1995–2000.

Mått

Antalet anmälda fall av rattfylleri/grovt rattfylleribrott.

Resultat 1998

Antalet anmälda rattfylleribrott⁴ 1998 var 7 procent lägre än 1997. Jämfört med 1994 har antalet anmälda rattfylleribrott minskat med ca 40 procent.

Färre hastighetsöverträdelse**Mål**

Andelen hastighetsöverträdelse ska minska med 35 procent åren 1995–2000.

Mått

Genomsnittligt hastighetsöverskridande för allt trafikarbete.

Resultat 1998

Hastighetsöverträdelse har inte förändrats jämfört med 1997, varken på landsbygdsvägnätet eller på vägar och gator i tätbebyggt område.

Tillstånd 1998

Mätningar visar att 54,5 procent ($\pm 1,6$ procent) överskrider hastighetsgränserna på landsbygdsvägnätet. Det genomsnittliga hastighetsöverskridandet är ca 10 km/tim. Inom tätbebyggt område överskrider 50,9 procent ($\pm 4,5$ procent) hastighetsgränserna med i genomsnitt 7,5 km/tim ($\pm 0,5$ procent).

Färre andra regelöverträdelse**Mål**

Andelen fordonsförare som överträder andra regler än hastighetsregler ska minska med 50 procent åren 1995–2000.

Mått

Andel trafikarbete med för kort avstånd.

Resultat 1998

Mätningar av avståndet mellan fordon påbörjades på landsbygdsvägnätet 1995 och på gator och vägar i tätort 1996. Någon statistiskt säkerställd förändring har inte skett.

Tillstånd 1998

Under 1998 var andelen trafikarbete med för kort avstånd till framförvarande fordon 21,8 procent ($\pm 0,8$ procent) på landsbygdsvägar. I tätort var andelen lägre, 16,1 procent ($\pm 0,8$ procent).

Användning av skyddsutrustning i bil**Mål**

Minst 95 procent av alla personer som åker bil ska vara fastspända år 2000.

Mått

Andel personer som använder skyddsutrustning i bil.

Resultat 1998

Vägverkets basrammätningar visar inga säkerställda förändringar 1998 jämfört med 1997.

Tillstånd 1998

Bilbältesanvändningen är bland personbilsförare 82,4 procent ($\pm 2,1$ procent) och bland framsätesspassagerare 85,5 procent ($\pm 3,2$ procent). Av förarna av personbil i tätbebyggt område använder 77,4 procent ($\pm 2,2$ procent) bilbälte. Bland passagerarna i framsätet är användningen 80,7 procent ($\pm 2,1$ procent). Motsvarande andelar på landsbygdsvägnätet är för förare 82,4 procent ($\pm 2,1$ procent) och för personbilspassagerare något högre, 86,9 procent ($\pm 4,3$ procent).

Synbarhet i trafik**Mål**

Minst 60 procent av fotgängare och cyklister ska ha godkänd synbarhet i mörker år 2000.

Mått

- Andel fotgängare som bär reflex eller lampa.
- Andel cyklister som har fram- och bakljus påslaget under färd i mörker.
- Andel cyklar med godkända reflexer.

Resultat 1998

Ingen mätning är genomförd i Vägverkets basram. En provundersökning av cyklisters synbarhet har genomförts under hösten 1998. I Vägverkets årliga trafiksäkerhetsenkät har cyklisters användning av belysning redovisats. Under 1998 minskade användningen till 61,4 procent från 62,9 procent 1997.

Tillstånd 1998

Provmätningen visar att andelen som använder cykelbelysning och reflex är 29,9 procent (± 5 procent). Vid 52,5 procent ($\pm 4,9$ procent) av cykeltrafikarbetet saknas fungerande belysning.

Användning av cykelhjälm**Mål**

Minst 80 procent av cyklister ska använda cykelhjälm år 2000.

Mått

Andel cyklister som använder hjälm.

**Resultat 1998**

Under 1998 har det inte skett någon statistiskt säkerställd förändring av cykelhjälmans användningen. Jämfört med 1995 har dock hjälmans användningen ökat med 8 procentenheter.

Tillstånd 1998

Hjälmanvändning	1994	1995	1996	1997	1998
Barn – 10 år	47 %	45 %	45 %	54 %	53 %
Barn (grundskola)	25 %	31 %	34 %	34 %	36 %
Vuxna (arbetsplatser)	6 %	9 %	9 %	11 %	14 %
Allmänna cykelstråk	7 %	10 %	13 %	11 %	14 %

Källa: VTI

VTI:s mätningar visar att hjälmanvändningen är högre bland barn än bland vuxna. Över hälften av barnen under 10 år använder cykelhjälm.

Vägverkets basräkningar visar att i landet som helhet är användningen av cykelhjälm 18,4 procent ($\pm 1,9$ procent). Hjälmanvändningen är olika i Vägverkets regioner. Användningen är högre i Region Stockholm och lägre i Region Skåne än i andra regioner.

Säker och miljöriktig bil

Mål

Krocksäkerhetsindex ska öka med 12 procent åren 1995–2000.

Mått

Krocksäkerhetsindex är ännu ej utvecklat. För 1994–1997 har ett index för personbilars passiva säkerhet använts.

Resultat

Index för personbilars passiva säkerhet ökade med 8 procent under perioden 1994–1997.

Tillstånd 1998

År 1998 nyregistrerades 287 000 personbilar och 156 000 avregistrerades.

Säkrare trafikmiljö på landsbygd

Mål



Genom att förbättra vägens sidoområden ökar trafiksäkerheten. Farliga föremål som bl.a. berg, stolpar och träd tas bort för att förhindra skador vid en olycka.

Andelen av landets viktigare vägar⁵ som inte uppfyller säkerhetskrav ska minska.

Mått

Andel kilometer väg som ej uppfyller säkerhetskrav. Vägnetets krockvårdsstandard har klassificeras i tre standardklasser:

- **Grön** standard – nollvisionsstandard
- **Gul** standard – liten risk att dödas eller skadas svårt
- **Röd** standard – stor risk att dödas eller skadas svårt

Resultat 1998

Några resultat utifrån dessa mått kan inte redovisas, eftersom mätmetoder ännu inte är färdigutvecklade.

Säkrare trafikmiljö i tätort

Mål

Andelen kilometer gata/väg som inte uppfyller säkerhetskrav ska minska. Där det finns konfliktrisker mellan oskyddade trafikanter och motorfordon ska hastighetsgränsen vara högst 30 km/tim.

Mått

Gatulängd som inte uppfyller vissa separeringskrav vid givna hastighetsgränser.

Tillstånd 1998

På 8,2 procent av tätorternas totala gatulängd är trafiksäkerheten att betrakta som god. Mätningar under 1998 visar att endast 2,5 procent av alla gående och cyklande som korsar en gata gör det under goda säkerhetsförhållanden.

Räddning, vård och rehabilitering



Mål

Tiden från larm till adekvat vård ska minska och räddningsinsatserna ska ha en fastställd lägsta nivå för hela landet. Trafikanternas kunskap om första hjälpen ska öka. År 2000 ska 50 procent av medborgarna ha högst fem år gamla kunskaper om första hjälpen.

Mått

- Genomsnittlig tid från larm till adekvat vård
- Kunskap om första hjälpen hos allmänheten

Resultat 1998

Under 1998 har för första gången mätningar av insattider gjorts i samarbete med SOS Alarm. Resultatet av denna mätning är inte klart.

I Vägverkets årliga trafiksäkerhetsenkät anger 42 procent att de har genomgått utbildning i första hjälpen under de senaste fem åren. Andelen är på samma nivå som tidigare år.

⁵ Med landets viktigaste vägar menas här E4–499 samt vägar med ÅDT $\geq 2 000$.

VERKSAMHET 1998

VÄGVERKETS SEKTORSUPPGIFT

Under 1998 har arbetet fortsatt med att utveckla verksamhetsstrategin utgående från samspelet mellan de tre huvudmålgrupperna i samhället – medborgare, offentliga organisationer och näringsliv.

Vägverket har bedrivit ett samlande, stödjande och pådrivande arbete gentemot sina medaktörer. I merparten av landets kommuner har Vägverket stött arbetet i samverkansgrupper inom trafiksäkerhetsområdet.

Prestationer trafiksäkerhet	Resultat 1998	Resultat 1997
Antal kommuner där överenskommelser träffats om det kommunala trafiksäkerhetsarbetet som utgår från nollvisionen	158	*
Antal landsting där överenskommelser om samarbete med nollvisionen som utgångspunkt träffats	8	3
Antal träffade överenskommelser om miljövänliga och trafiksäkra transporter.		
– Företag	84	20
– Kommuner	86	49
– Landsting	8	3

* Resultat för 1997 är ej jämförbart med 1998 varför inget resultat redovisas för 1997.

Av tabellen framgår att Vägverket under 1998 intensifierade arbetet med att träffa överenskommelser med andra aktörer inom sektorn. Under 1998 träffades överenskommelser med 158 kommuner och 8 landsting om trafiksäkerhetsarbetet med nollvisionen som utgångspunkt.

En viktig del i trafiksäkerhetsarbetet är att få trafiksäkerhet och miljö accepterade som kvalitetsaspekter på transporter. Vägverket har under 1998 fortsatt att verka för att trafiksäkerhets- och miljöhänsyn ska bli en självklarhet i samband med offentliga transporter. Det kan ske genom kvalitetssäkring av transportverksamhet i egen regi eller genom att ställa krav på säkra transporter vid upphandling av transporttjänster. Frågan har också synliggjorts på flera internationella och nationella mässor. Material till stöd för arbetet inom såväl Vägverket, kommunerna som näringslivet har också producerats. Under 1998 träffades överenskommelser med 84 företag, 86 kommuner och 8 landsting om miljövänliga och trafiksäkra transporter. Vägverket och polisen har träffat överenskommelser i 21 län.

Försöksverksamhet med olika former av hastighetsanpassningssystem har inletts på flera håll i landet.

Under året har en nationell cykelhjämskampanj genomförts till stöd för det lokala arbetet inom såväl Vägverket som NTF. Regionalt har genomförts kampanjer kring bl.a. hastigheter, alkohol och hänsyn till gångtrafik. Kampanjerna har i de flesta fall varit kombinationer av flera olika typer av verksamheter där informationen varit stöd för övriga aktiviteter.

Vägverket har under 1998 deltagit i projektet "SEKO och Transport för nollvisionen". Arbetet har inneburit att Vägverket utbildat personal i projektet och tillhandahållit informationsmaterial. Alla hushåll har under 1998 fått ett direktutskick med information kring nollvisionen.

Under året har underlag tagits fram för kraftfulla insatser på fysiska förändringar av trafikmiljön. Försök har inletts med

mittbarriär på tretton metersvägar. En målbild för en säker gatustruktur har vunnit mycket bred anslutning. Den svenska målbilden (A New Approach to Traffic Planning and Street Design) har presenterats utomlands och den har också bearbetats till ett cykelperspektiv inom ramen för EU-projektet Promising. Under 1998 har en metod, "Lugna gatan", presenterats av Svenska Kommunförbundet som stöd för en klassificering av gatorna i tätort i enlighet med målbilden.

Ett datorstöd för planering och val av åtgärder (KLOTS) har förbättrats, så att man i större utsträckning än tidigare kan ta hänsyn till nollvisionen och trafiksäkerhetsmålen.

En viktig del i trafiksäkerhetsarbetet är att etablera samverkan mellan olika aktörer. Detta sker i olika nätverk och i arbetsgrupper på nationell eller lokal nivå kring speciella frågor, t.ex. trafikmiljö i tätort eller trafiknykterhet.

Inom området alkohol och droger drivs olika projekt i samarbete med kommuner, frivilligorganisationer och i vissa fall även företag. Projektet "Operation Civilkurage" syftar till att stärka ungdomar att våga ta ställning mot alkohol i trafiken. Vägverket har vidare fortsatt med kurser för domare för att uppmärksamma denna grupp på problemen med alkohol och droger i trafiken.



Socialstyrelsen fick 1998 ett regeringsuppdrag att utreda förutsättningarna för ett sammanhängande system med ambulanshelikoptrar. Dessa ska bl.a. kunna användas för att lindra effekterna av en vägtrafikolycka. Uppdraget ska redovisas under 1999.

Vägverket har i driftsupphandlingen 1998 krävt att de entreprenörer som arbetar mer än 100 timmar per år åt Vägverket ska ha sin personal utbildad i första hjälpen. Verket har tillsammans med Svenska Röda Korset utarbetat studieplanen "Hjälp på väg", som är anpassad efter Vägverkets utbildningskrav. I utbildningen ingår även brandkunskap. Syftet är att öka kunskaperna om vilka insatser som behövs när man anländer först till en olycksplats. I regeringsuppdraget om en ny stegvis förutbildning ingår frågan om obligatorisk första hjälpenutbildning. Centrum för kriskunskap i Huddinge har fortsatt arbetet med ett projekt om det psykologiska omhändertagandet av trafikskadade.

Sektorsverksamheten präglas av olika regionala insatser som tillsammans med andra aktörers insatser påverkar trafiksäkerhetstillstånden.

- **Vägverkets Region Mitt** har under 1998 tillsammans med Jämtlands län drivit ett projekt med inriktning på miljö, hälsa och säkerhet. Regionen har även drivit en informationskampanj, "Förbättra dina odds", vilket anspelar på risken att skadas eller dödas i trafiken. Hastighetsprojektet "Lugna Dalom" drivs tillsammans med polisen.
- **Inom Vägverkets Region Norr** har polisen gjort särskilda insatser för att öka bilbältesanvändningen i samverkan med Vägverket, NTF och berörda kommuner. Det lokala trafiksäkerhetsarbetet inom kommunerna har utvecklats under de senaste åren och detta beror mycket på att lokala nätverk för frivilligt trafiksäkerhetsarbete har byggts upp.
- **I Vägverkets Region Skåne** har samverkan skett med polisen i projektet "Lugna Skåne". Projektet har inneburit intensivövervakning av hastigheten på ett antal pendlingsvägar. Mätningar visar att genomsnittshastigheten sänktes med 3 procent under perioden.
- **Vägverket Region Stockholm** har under 1998 genomfört informationsinsatser inom områdena skyddsutrustning i bil, rödljuskörning och avståndshållning.
- **Vägverket Region Sydöst** har fortsatt projektet "Säkereken" i Blekinge län tillsammans med fem kommuner, länsstyrelsen, landstinget och NTF.
- **Vägverket Region Väst** har mätt medelhastigheten på speciellt olycksdrabbade vägvägningsstråk och efter informationsinsatser i media har medelhastigheten sänkts något under intensivövervakningsperioden. Intensivövervakningens start har meddelats i media. Både andelen överträdelse och medelhastigheten har visat på statistiskt säkerställda minskningar jämfört med kontrollpunkter som ej har intensivövervakats. En metod med specialanpassad information till olika förartyper har utvecklats i ungdomsprojektet "Självsäker" i ett nära samarbete med NTF. Metoden ska under 1999 användas av fler NTF-förbund för att nå fler ungdomar. I Lidköping har Vägverkets Region Väst startat ett projekt i nollvisionens anda tillsammans med kommunen. Projektet omfattar bl.a. systematisk information till anställda i kommunen och företag samt till de 400 föreningar som finns i kommunen. I projektet ingår även prov med hastighetsanpassning med GPS-utrustning. Det treåriga projektet "Hastighet på alla villkor" har genomförts för tredje året. Projektet innehåller mediasatsningar, intensivövervakning tillsammans med polisen, seminarier för olika beslutsfattare och aktiva åtgärder i opinionssyfte. Inriktningen har varit att genom information, provokation och samtal starta tankeprocesser hos människor om hastighetens betydelse vid trafikolyckor.
- **Vägverket Region Mälardalen** har under 1998 bedrivit ett projekt med Högskolan i Mälardalen. Syftet var att höja cykelhjälmans användningen och att öka kunskapen om trafiksäkerhet bland regionens 55 000 studenter. Hälften av studenterna

uppgav i en enkätundersökning sig vara villiga att köpa en cykelhjälm. Projektet fortsätter under 1999 i regionens samtliga högskolor och universitet.

Djupstudier

Vägverket genomför djupstudier på alla dödsolyckor. Dessa syftar till att klargöra vilka egenskaper hos vägmiljön eller fordonet som påverkat skadeutfallet. Djupstudierna ska ge vägghallarna en ökad kunskap och ytterligare beslutsunderlag för trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Efter avslutad studie och analys föreslår arbetsgruppen åtgärder för att undvika att fler liknande olyckor inträffar.

Skyltfonden

Skyltfondens uppgift är att stödja projektidéer som förbättrar trafiksäkerheten. Fonden är ett komplement till den traditionella trafiksäkerhetsforskningen och resultaten ska snabbt komma de betalande trafikanterna till nytta. Fonden bildades 1988 och sedan dess har rätten till ca 16 000 personliga registreringsskyltar sålts. Antalet ansökningar till Skyltfonden har genom åren varit ca 500, varav ca 175 har beviljats. Under 1998 beviljades medel till 26 projekt.

Forskning och utveckling

Under 1998 har ett forskningsprojekt om bilars kompatibilitet i frontalkollisioner redovisats i en doktorsavhandling. Fyra olika parametrar har identifierats som påverkar skadeutfallet, nämligen bilars massa, strukturella uppbyggnad, styvhet och geometri. Man har kunnat visa att ju mindre viktspridningen är i personbilsparken, desto lägre blir skadeutfallet vid frontalkollisioner. Dessutom visades att det som betyder mest för skadeutfallet är bilarnas egensäkerhet, som främst påverkas av styvhet och geometri, och hastigheten vid kollisionen. Även små förändringar av bilarnas hastighet kan ha en signifikant inverkan på skadeutfallet. I projektet har även en matematisk modell utvecklats som kan användas för att studera kompatibilitet mellan en bil och ett föremål i trafikmiljön.

Vägverkets kostnader (miljoner kronor) för verksamhet inom området trafiksäkerhet 1995-1998

	1995	1996	1997	1998
Verksamhetsområdet trafiksäkerhet	175	235	277	308*
FoU	6,8	5,1	14,1	17,8

* Varav 65 miljoner kronor utbetalats till NTF via Vägverkets anslag.

Barn och närsamhälle

Verksamheten syftar ytterst till att inget barn ska dödas eller skadas allvarligt i vägtransportssystemet och att varje barn ska kunna ta sig fram på egen hand i samhället utan att dödas eller skadas svårt. Verksamheten syftar även till att alla barn ska ha möjlighet till inflytande i beslut som rör tillgänglighet, miljö och säkerhet i deras närsamhälle.

Verksamhet 1998

En utredning pågår med syfte att föreslå hur skolans arbete med trafikfrågor kan stimuleras så att det bidrar till att de trafikpolitiska målen nås. En utvärdering av projektet Forska och lära har påbörjats. Skrifterna Närsamhället och Närsamhällsstudier och ett multimedieprogram har producerats som stöd åt Vägverkets regioner. Vägverket har genomfört en rikskonferens,



Dialogprojektet Forska och lära i närsamhället syftar till att stödja och stimulera arbetet med frågor kring trafik, miljö och samhälle i skola och barnomsorg.

Forska och lära i närsamhället, där syftet var att belysa uppväxtniljans betydelse för barns lärande och utveckling. Som stöd för arbetet med trafikfrågor har en databas för barnfrågor initierats.

Handikappanpassning

Vägtransportssystemet är till för alla och alla människor ska kunna färdas i trafiken på ett säkert sätt. Vägverket ska verka för att hänsyn tas till alla funktionshindrades behov inom hela vägtransportssystemet. Verket har övergripande ansvar för att handikappanpassningen av kollektiva färdmedel samordnas.

Verksamhet 1998

En kartläggning av funktionshindrades trafiksäkerhetsituation har genomförts.

Kollektivtrafik

Det övergripande målet är att kollektivtrafikens konkurrenskraft ska stärkas inom hela vägtransportssystemet. Detta bidrar till en säkrare trafik.

Verksamhet 1998

Vägverket har i samarbete med bl.a. Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska Kommunförbundet och Landstingsförbundet utarbetat ett kollektivtrafikprogram. Av programmet framgår hur Vägverket kan stärka kollektivtrafiken. Arbetet kommer att koncentreras på inventering av brister, förbättrad information och service, framtagande av resevillkor, bättre bytespunkter och attitydpåverkan.

Väginformatik

Verksamhetsområdets uppgift är bl.a. att med hjälp av informationsteknik finna lösningar på trafiksäkerhetsproblem. Med hjälp av ny teknik och realtidsinformation om trafiksituation, väglag etc. kan man påverka, leda och styra trafiken. Väginformatiken kan därigenom bidra till att såväl tillgänglighets-, trafiksäkerhets- som miljömålen nås.

Verksamhet 1998

Vägverket har under året tagit fram ett nationellt program för väginformatik i Sverige. Programmet presenterar en vision och strategi för införandet av väginformatik. Ett speciellt program för Göteborg och Stockholm håller på att tas fram.

Forskning och utveckling



Flera tusen bilar kommer att utrustas med smarta, stödjande, frivilliga system för att hjälpa bilisterna att hålla rätt hastighet. Försöket genomförs i samarbete med fyra kommuner och syftar till att öka kunskapen om

- bilisternas användning av systemet och attityd till det
- trafiksäkerhets- och miljöeffekter
- systemets integrering i bilen

Umeå, Borlänge, Lidköping och Lund är försöksorter och ansvarar för genomförande på respektive ort. Vägverket samordnar projektet nationellt. Olika trafikantgrupper kommer att ingå i försöken. Privatpersoner kommer att vara den största gruppen, men det ingår en betydande andel yrkestrafikanter, i både privat och offentlig verksamhet, inklusive kollektivtrafik. De system som kommer att testas är ett informerande system, ett aktivt stödjande system och ett system för kvalitetssäkring. Det aktiva stödjande systemet kallas också för aktiv gaspedal. Föraren uppfattar ett motstånd i gaspedalen och kan inte köra för fort. Om situationen kräver kan föraren koppla ur systemet genom att trycka hårdare på pedalen. Testfordon i kommunalt upphandlade transporter för skolskjuts och färdtjänst utrustas med en enhet som registrerar och lagrar hastighetsöverträdelser om föraren trots varning med blinkande lampa och ljudsignal inte sänker farten.

VÄGVERKETS MYNDIGHETSUTÖVNING

Vägverkets myndighetsutövning omfattar bl.a. framtagande och tillämpning av regler för förare, fordon och trafikmiljö samt kontroll av fordon och förare på väg.

Körkort

Vägverket är central körkortsmyndighet och svarar för bl.a. frågor om förarutbildning, förarprov och körkortsmedicin samt för tillsyn av trafikskolor och trafikövningsplatser. Vägverket utvecklar också förarutbildningens innehåll, metodik och kunskapskontroll. Körkortsverksamheten är kopplad till trafiksäkerhetsmålen genom utbildning, kontroll och uppföljning av fordonsförare inom vägtransportssystemet.

Verksamhet 1998

En ny körkortslag trädde i kraft 1 oktober 1998. Lagen innehåller krav på körkort för moped klass 1, körkortstillstånd för all övningskörning, godkännande som handledare vid all privat

övningskörning och förlängning av de s.k. högre behörigheterna vid fyllda 45 år. Lagändringen syftar till att göra författningarna lättare att tillämpa, men den är även ett led i EU-harmoniseringen.

Under året har även förslag till nya kursplaner för utbildning vid trafikövningsplatser lagts fram. Arbetet med att förnya halkutbildningen har pågått sedan 1994. Syftet är att förbättra utbildningen så att den ger större insikt om risker och ökar förståelsen för värdet att köra med större säkerhetsmarginaler. Föreskrifterna kring försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse (alkolås) har slutförts och försöksverksamhet har startats i Stockholms, Västerbottens och Östergötlands län 1 februari 1999.

Vägverket har ett regeringsuppdrag att utarbeta en ny stegvis förarutbildning. Uppdraget gäller att ta fram en eller flera modeller för en stegvis utbildning som på sikt ska leda till att risknivån sjunker för unga nyblivna fordonsförare.

Kunskapsprovet har omarbetats totalt och det nya provet kommer att tas i bruk i april 1999. Dessutom har kravgränserna för godkänt ändrats.

Under året har 150 500 körprov och 177 000 teoriprov genomförts. Antalet körprov är ungefär på samma nivå som 1997. Däremot har antalet teoriprov minskat med drygt 23 000. Den främsta orsaken till detta är att andelen godkända vid teori-provet har ökat från 67 procent 1997 till 78 procent 1998.

Forskning och utveckling

Under året har ett antal FoU-projekt startats inom körkortsområdet. Projekten ska bl.a. ge ökade kunskaper för utvecklingen av ett nytt förarutbildningssystem som bidrar till att riskerna sänks för unga nyblivna förare och öka kunskaperna om när och varför äldre slutar köra bil. Kunskaperna inom det körkortsmedicinska området ska ökas för att öka rättssäkerheten i tillämpningen av författningar.

Resultaten från utvärderingen av den förändrade åldersgränsen (16 år) för övningskörning med personbil visar på en förbättrad trafiksäkerhet för unga nyblivna förare. Detta talar för att längre tid för att tillägna sig erfarenheter, kunskaper och färdigheter bidrar till att minska risknivån för de unga nyblivna personbilsförarna.

Yrkestrafik

Verksamhetsrådets mål är att åstadkomma en trafiksäker, miljöanpassad och effektiv yrkestrafik som bedrivs under lika konkurrensförhållanden mellan företagen utan inslag av brottslig verksamhet. Vägverket ska dessutom verka för att yrkesförare ska vara kompetenta och förebilder i trafiken och därmed bidra till en god miljö och trafiksäkert beteende i trafiken.

Verksamhet 1998

Vägverket har under året genomfört utbildning för länsstyrelsernas personal i syfte att få en enhetlig bedömning i yrkestrafikärendena i landet. Utbildningen utgår från den nya yrkestrafiklagstiftningen som trädde i kraft under 1998. I övrigt har Vägverket samverkat med andra aktörer för att förmedla kunskap om områdets regelverk. Förändringen i regelverket syftar huvudsakligen till att ge bättre förutsättningar för tillsyn och kontroll av yrkestrafiken, men den är även ett led i EU-harmoniseringen.

Vägverket svarar för prov av yrkeskompetens hos yrkesförarna och yrkeskunnande hos blivande företagare inom yrkestrafik.

Under 1998 genomfördes ca 1 400 yrkeskompetensprov för buss- och lastbilsförare.

Trafikmiljö

Verksamhet 1998

En anpassning av växlingsföljden i trafiksignaler till reglerna enligt FN:s konvention om vägar och trafik har påbörjats i stor skala under året. Under 1999 ska landets samtliga trafiksignalanläggningar ställas om.

Regeringen har under 1998 beslutat att det förslag som Vägverket tidigare har lämnat ska antas. Den nya trafikförordningen, som i huvudsak börjar gälla den 1 oktober 1999, innehåller ett antal bestämmelser som bedöms ge positiva trafiksäkerhetseffekter, t.ex. bestämmelser om väjningsplikt vid övergångsställen och krav att använda bilbälte för vissa grupper som nu är undantagna från bestämmelserna.



Inom området trafikmiljöregler har Vägverket tagit fram nya kriterier för besluten om vilka vägar som ska tillåtas få 90 eller 110 km/tim som högsta tillåten hastighet. Under 1997 påbörjades en inventering av vägnätet som ska ligga till grund för förändringar av tillåten hastighet. Arbetet med detta har fortsatt under 1998. Under 1998 sänktes hastighetsgränsen från 110 till 90 km/tim på 230 km väg och från

90 till 70 på 173 km väg. Dessa sänkningar beräknas leda till 1 färre dödad och 4 färre svårt skadade per år. Tabellen nedan visar inom vilka Vägverksregioner som hastighetsgränser har sänkts.

Hastighetssänkning 110-90 km/tim (km)	
Region Väst	11,5
Region Sydöst	217,9
Summa	229,4
Hastighetssänkning 90-70 km/tim (km)	
Region Mitt	46,5
Region Stockholm	19,5
Region Mälardalen	39,0
Region Väst	10,0
Region Sydöst	30,2
Region Skåne	27,9
Summa	173,1

Fordon

Det nationella och internationella arbetet ska inriktas så att fordonen får en betryggande standard från trafiksäkerhets- och miljösynpunkt, samtidigt som de fyller trafikantens övriga behov av persontransporter och transporter av gods.

Verksamhet 1998

Vägverket och Konsumentverket har i samarbete med Naturvårdsverket ett regeringsuppdrag att årligen ge ut en samlad konsumentinformation om bilar. Informationen ska omfatta ett system för märkning av bilar som anger trafiksäkerhet och miljökonsekvenser.

Inom ramen för det europeiska samarbetet (EuroNCAP)⁶ har resultat från krockprov med mellanklassbilar och stora person-

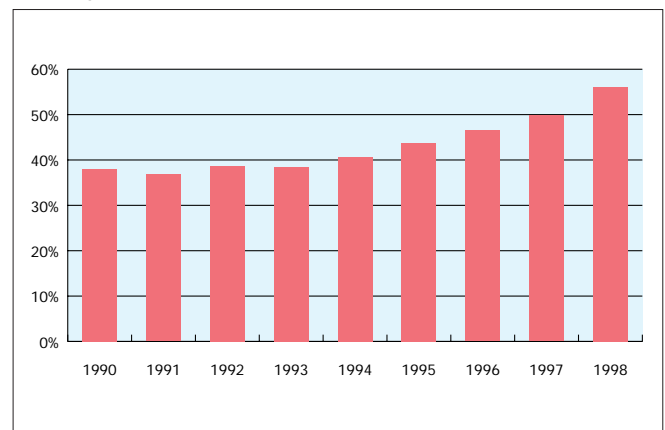


Proven har omfattat 40 olika bilmodeller som täcker två tredjedelar av de 50 mest sålda bilmodellerna i Sverige.

bilar presenterats. Denna verksamhet syftar dels till att ge bilköpare en objektiv information om bilaras säkerhet, dels till att driva på utvecklingen mot säkrare bilar.

Vägverket och Närings- och teknikutvecklingsverket (NUTEK) har under 1998 i samverkan med Svenska Kommunförbundet utrett och föreslagit en plan för att införa en samordnad teknikupphandling. Samordningen ska vara ett stöd för privata och offentliga organ vid upphandling av fordon, väginformatik och annan teknik inom fordonsområdet. Den årliga kontrollbesiktningen av personbilar i bruk visar på en förhållandevis lång livslängd (i genomsnitt ca 17 år) för den svenska bilparken jämfört med övriga Europa. Utskiftningen av äldre bilar fortsätter därmed att ske i en takt som inte gynnar trafiksäkerhetsmålet.

Andelen personbilar som är äldre än 10 år



STATLIG VÄGHÅLLNING

Vägverkets uppgift i rollen som statlig väghållare är att utveckla och förvalta det statliga vägnätet så att de trafikpolitiska målen kan uppfyllas. Vägnätet ska ha tillfredsställande tillgänglighet samtidigt som det är säkert och miljöanpassat.

Verksamhet 1998

Nya vägar är trafiksäkrare än gamla, eftersom bl.a. korsningar och sidoområden är bättre utformade. Under 1998 har 178 km nybyggda vägar med en vägbredd på 7 m eller mer färdigställt och öppnats för trafik.

Teoretiskt beräknas de vägar som öppnats för trafik under 1998 årligen medföra att 3 färre dödas och skadas svårt.

Av investeringarna under 1998 gjordes 10 procent primärt av trafiksäkerhetsskäl. De fördelar sig bl.a. på

- 100 mkr till vägombyggnad, inkl. hastighetsdämpande åtgärder
- 125 mkr till gång- och cykelvägar
- 182 mkr till korsningar varav 40 mkr till planskilda korsningar
- 274 mkr till avkörningsskydd – räcken

Satsningar har gjorts på att sanera vägnas sidoområden. Fasta föremål har avlägsnats för att konsekvenserna av en avkörning ska mildras. Ett alternativ till att ta bort fasta föremål är att sätta upp sidoräcken som hindrar fordon från att kollidera med t.ex. en bergvägg. Under året har räcken satts upp för 274 miljoner kronor, vilket motsvarar en sträcka av över 100 mil.

Under 1998 har 48 stycken skydd anlagts i mittremsa för att förhindra fordon att köra ner mellan broar på motorvägar inom Vägverkets Region Mälardalen.

⁶ New Car Assessment Program.



Körbanan har delats in i två körfält i den ena riktningen och ett i den andra. Varannan till var tredje kilometer växlar en- och tvåfältigheten riktning.

Breda tvåfältsvägar (13-metervägar) med höga trafikflöden har på flera håll i landet varit högt belastade med svåra olyckor. Vägen inbjuder till höga hastigheter samtidigt som det höga trafikflödet ofta leder till mötekrascher. Ett av dessa allvarigt belastade vägnivåer var motortrafikleden norr om Gävle på E 4. Under 1998 har en provsträcka försetts med 14 kilometer mittvajeräcke för att minska allvarliga mötes- och singelkrascher. Ytterligare utvecklingssträckor planeras för de kommande åren på olika håll i landet.

En särskild trafiksäkerhetsplan har upprättats för perioden 1999–2003. Denna syftar till att i snabbare takt än vad som var möjligt enligt den ursprungliga planen uppnå trafiksäkerhetsmålen genom tidigareläggning av fysiska trafiksäkerhetsåtgärder.

REGERINGSUPPDRAG

Människans tolerans mot yttre våld

Vägverket fick hösten 1997 i uppdrag av regeringen att sammanställa kunskaperna om människans tolerans mot yttre våld. Målet är att acceptabla våldsnivåer ska kunna definieras för såväl oskyddade som skyddade trafikanter. Arbetet befinner sig fortfarande i ett initialskede.

Hälsomått för personskador

Vägverket fick hösten 1997 ett regeringsuppdrag att utveckla ett nytt hälsomått. Traditionellt har trafiksäkerhetsproblemet beskrivits i antalet dödade, svårt skadade och lindrigt skadade enligt polisens uppgifter i samband med olyckan. Efter hand som trafiksäkerhetsarbetet utvecklas med nollvisionen som utgångspunkt kommer personskadorna att behöva bestämmas mer precist. Inom ramen för uppdraget kommer också trafik-

säkerhetsmålets begrepp allvarligt skadad att definieras. Arbetet med detta har påbörjats.

Informationssystem för skador och olyckor

Enligt ett regeringsbeslut 1996 ska Vägverket ansvara för att ett nytt informationssystem om vägtrafikens skador och olyckor införs så snart som möjligt. Arbetet ska ske i samarbete med Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen, Statens Institut för KommunikationsAnalys, Statistiska centralbyrån, Landstingsförbundet och Svenska Kommunförbundet. Samråd ska ske med andra aktörer som berörs av det nya informationssystemet.

I uppdraget ingår att klarlägga

- hur polisens och sjukvårdens informationsunderlag kan utvecklas och samordnas
- hur systemet ska samordnas med andra statistik- och informationssystem såväl nationellt som internationellt
- hur hänsyn ska tas till sekretess- och integritetsaspekter
- hur olika användargrupper ska få tillgång till den information som de är i behov av
- hur fallolyckor bland gående ska inkluderas i systemet

Det nya informationssystemet för vägtrafikens skador och olyckor bör enligt regeringsbeslutet utformas så att det

- stödjer trafiksäkerhetsarbetet på central, regional och lokal nivå
- ger underlag som gör det lättare att från trafiksäkerhetssynpunkt vidta rätt åtgärder
- minimerar dubbelarbete och kostnader inom den offentliga förvaltningen

En samrådsgrupp har bildats med Rikspolisstyrelsen,

Socialstyrelsen, Statens Institut för KommunikationsAnalys, Statistiska centralbyrån, Landstingsförbundet och Svenska Kommunförbundet. Gruppen har en central roll i projektet både för samråd och som kanal för informationsspridning.

För att få synpunkter från små och medelstora kommuner bildades på Svenska Kommunförbundets initiativ ytterligare en delprojektgrupp, den s.k. kommungruppen. Denna består av representanter från Västerås, Borlänge och Bollnäs.

Vägverket har startat ett antal delprojektgrupper med deltagare från de olika intressenterna. Sedan tidigare finns det en sådan i Göteborg, ADA⁷-gruppen, bestående av representanter från Vägverket Region Väst, Polisen, Göteborgs Stad Trafikkontoret samt Trafikskaderegistret på Östra Sjukhuset.

Förutom dessa delprojektgrupper finns grupper som ska

- utveckla sjukvårdens trafikskaderegister
- bevaka polisens digitala hjälpmedel
- ha kontakter med omvärlden

Tre nya ADA-grupper har startats i Skåne, Stockholm och Umeå/Västerbotten. Grupperna har förberett insamlandet av information om trafikskadade genom akutsjukvården och polisen. Registreringen påbörjades i januari 1999. Under 1999 är ambitionen att ytterligare grupper ska komma igång. Avsikten är att varje Vägverksregion ska driva minst ett "ADA-projekt".

Sjukvårdens informationsunderlag har diskuterats. Förslag har tagits fram men beslut om vad som ska ingå generellt och vad som kan ingå som regionala eller lokala applikationer har ännu inte fattats.

I uppdraget ingår bl.a. att belysa de finansiella konsekvenserna för berörda myndigheter och huvudmän. Denna analys befinner sig i inledningsfasen. Vad vi kan konstatera är att de personer hos väghållarna som registrerar olyckor kan övergå till andra arbetsuppgifter när systemet är i drift.

För sjukvården innebär det nya informationssystemet ett merarbete jämfört med idag. Om de resurser som väghållarna använder för registreringen överförs till sjukvården blir personalkostnaden för samhället i stort sett oförändrad. Däremot ökar kvaliteten på data om olyckor och skadeföljder.

Inom sjukvården i Göteborg har två tjänster inrättats för att registrera skadedata vid akutintagen på Sahlgrenska sjukhuset och Östra sjukhuset.

Det nya informationssystemet beräknas vara i produktion senast 2002.

Hastigheter inom tätbebyggt område

Vägverket fick i december 1997 ett uppdrag att tillsammans med Rikspolisstyrelsen och i samverkan med Svenska Kommunförbundet följa utvecklingen som ska leda till lägre faktiska hastigheter på de platser inom tätbebyggt område där gående och cyklande blandas med biltrafik. I uppdraget ingår också att följa och utvärdera kommunernas prestationer för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Under hösten 1998 påbörjades en enkät riktad till kommuner, polis och Vägverkets regioner. Enkäten skulle utgöra underlag för redovisningen av regeringsuppdraget. Parterna valde att avbryta arbetet med enkäten sedan det konstaterats att den inte skulle kunna ge den information som var nödvändig för redovisningen.

POLISEN



Polisen genomför fordonskontroller på väg på Vägverkets uppdrag.

Polisens övervakning av trafikanternas beteende och kontroll av fordon är en mycket viktig förutsättning för att trafiksäkerheten ska öka. Till grund för övervakningen ligger bl.a. den ramöverenskommelse som upprättats mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket samt de överenskommelser om samverkan som etablerats mellan länspolismyndigheterna och Vägverkets regioner. Förarkontrollen gäller trafiknykterhet, förarbehörighet, användning av skyddsutrustning i bil samt kör- och vilotider för den yrkesmässiga trafiken. Fordonskontrollen gäller fordonens last och vikt och efterlevnad av bestämmelserna om yrkesmässig trafik och bestämmelserna om transporter av farligt gods. Dessutom tillkommer kontroll och provkörning av fordon och släpvagnar på väg (flygande inspektion). Kör- och vilotider kontrolleras även vid besök på företag. Flygande inspektion, kontroll av kör- och vilotider samt företagsbesök har i huvudsak utförts av bilinspektörer.

Antal kontroller, mål och resultat 1998

Typ av kontroll	Mål	Resultat
Flygande inspektion	103 500	90 187
- varav fullständiga inspektioner	41 400	46 925
Flygande inspektion, utl. reg.		5 610
Kör- och vilotidskontroller (EU-lagstiftning)	60 000	69 302
Vilotidskontroller (Vilotidsförordningen)	16 000	16 213
Företagsbesök (EU-lagstiftning)	600	558
Företagsbesök (Vilotidsförordningen)	320	394
Alkoholutandningsprov	1 800 000	1 031 863

Antalet rapporterade hastighetsförseelser uppgick 1998 till 141 292. Det är en ökning med 2,8 procent jämfört med 1997. I samband med hastighetsöverträdelserna har 10 554 körkort omhändertagits, vilket är en minskning med 3,4 procent jämfört med 1997.

KOMMUNERNA

Kommunerna arbetar med trafiksäkerhetsfrågor utifrån såväl det allmänna ansvaret för kommuninvånarnas hälsa och säkerhet som

⁷ Accident data acquisition (olycksdataregister).



För att minska de allvarliga olyckorna på E4 mellan Hudiksvall och Iggesund har under 1998 sju automatiska trafikövervakningskameror installerats. I utrustningen ingår en radar som mäter hastigheten på alla fordon som passerar och som är kopplad till kameran som fotograferar de bilar som överskrider hastighetsgränsen.

det särskilda ansvaret för de kommunala vägarna. Kommunerna finansierar också kollektivtrafik och är stora upphandlare av samhällsbetalda resor. Dessutom innebär kommunernas verksamhet omfattande transporter i egen regi. Kommunerna är därigenom en mycket viktig part när det gäller trafiksäkra transporter.

Kommunerna visar ett allt större intresse för trafiksäkerhetsfrågor. Nollvisionen och dess konsekvenser diskuteras alltmer och nya kunskapsunderlag för planering växer fram.

Många kommuner har en hög beredskap för planerade effektiva åtgärder i nollvisionens riktning. Trafikfrågorna har i nuläget hög aktualitet i kommunerna. En insikt som måste följas upp med tidig prioritering av medel till kommunala trafiksäkerhetsobjekt i samband med handläggningen av de regionala vägplanerna.

Kommunalt trafiksäkerhetsarbete

Omkring 130 kommuner har ett kommunalt trafiksäkerhetsprogram eller håller på att arbeta fram ett. Dessa kommuner har ungefär två tredjedelar av Sveriges befolkning. Programmen tas fram i samverkan med Polisen, Vägverket och NTF.

Det är av stor vikt att kommunerna kan åstadkomma en samlad planering för ökad trafiksäkerhet i hela kommunen. Vägverket kan bidra till planeringsunderlaget genom att tillsammans med kommunerna precisera åtgärder för de mindre tätorter där Vägverket är väghållare och för vägsträckor med hög olycksbelastning. Vägverket har genom sin roll som väghållare för viktiga

genomfartsvägar en uttalad möjlighet att dels förbättra trafiksäkerheten i mindre tätorter genom anläggande av s.k. miljöprioriterade genomfarter etc, dels bidra med goda demonstrations-exempel. Denna möjlighet har enligt Svenska Kommunförbundet hittills inte alls utnyttjats i tillräcklig omfattning.

Lugna gatan

Den speciella satsning på städernas och tätorternas blandtrafikmiljöer som Svenska Kommunförbundet startat har lett till ett väsentligt ökat intresse för trafik- och trafiksäkerhetsfrågor i stadsplaneringen över hela landet.

Svenska kommunförbundet har under 1998 givit ut en idéskrift "Lugna gatan" efter en bred förankring bland kommuner, forskare, och statliga företrädare. Kommunförbundet följer nu upp Lugna gatan med kurser och spridning av goda exempel.

I en tredjedel eller fler av landets kommuner pågår arbete med nätanalys och åtgärdsplanering enligt "Lugna gatan". Vägverket har aktivt bidragit till genomförande av nätanalyser av kommunernas trafiksystem genom ekonomiska bidrag.

Under året avslutades ett projekt om kommunernas möjligheter att stimulera till ökad cykeltrafik, vilket avrapporterats i skriften "Det finns bara dåliga kläder". Projektet tar upp trafiksäkerhet, folkhälsa och miljöaspekter.

Transportkvalité

Kommunerna är stora upphandlare och utförare av transporter i egen regi. I egna trafiksäkerhetspolicies och i samband med upphandling av externa transporttjänster kan trafiksäkerhetskrav komma till uttryck i verksamhetsstyrning och kontrakt. Ett försök pågår i Borlänge kommun, i samverkan med transportnäringarnas företrädare, med upphandling av skolskjutsar med tydliga trafiksäkerhetskrav. Försöket har avrapporterats under 1998 inom ramen för Kommunförbundets FoU-verksamhet. I landets kommuner förbereds nu drygt 40 upphandlingar av motsvarande slag.

LÄNSSTYRELSENA

Länsstyrelserna ansvarar för lämplighetsprövningen för körkort samt för återkallelse av körkort från personer som begått vissa trafikbrott eller visat sig olämpliga som förare på grund av onykterhet eller sjukdom. Länsstyrelserna har ansvar för planering av investeringar på statliga vägar utöver det nationella stamvägnätet och har dessutom ett ansvar för planering av länstrafikanläggningar.

NTF

Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande är en folk rörelsebaserad organisation som genom ideella organisationer, fackförbund och branschorganisationer når ut till myndigheter, företag och enskilda. NTF arbetar som en ideell, självständig och oberoende organisation för en trygg och säker trafik ur ett medborgarperspektiv. Genom medlemsorganisationerna ska NTF mobilisera medborgarna för rätten till en säker trafik samt ge medborgarna förutsättningar för att ställa krav på en säker trafik. NTF ska dessutom påverka trafikanters attityder och beteenden genom att förmedla känslor, kunskap och saklig information.

NTF har förändrats genomgripande under de två senaste åren. Syftet har varit att ena och inrikta organisationen mot rollen som opinionsbildare. En ny verksamhetsidé har fastställts med nollvisionen som utgångspunkt. Verksamheten har kon-

kretiserats i fem trafiksäkerhetsområden: sänkta hastigheter, trafiksäkrade transporter, trafiknykterhet och ökad bilbältes- och cykelhjälsanvändning. Inom dessa områden ska NTF arbeta som oberoende opinionsbildare med kunskapsutveckling, ett utvecklat nätverk och konsumentinformation.

NTF:s nya verksamhetsidé har under 1998 förändrat verksamheten och en kraftsamling har skett inom det nya området trafiksäkrade transporter. Sänkta hastigheter är ett fortsatt prioriterat område där ett antal projekt pågår. I NTF-förbunden pågår 120 projekt, varav många inriktas på att identifiera, stödja och utveckla lokala kravställargrupper. En projektdatabas har börjat byggas upp som ska förbättra möjligheterna till uppföljning och erfarenhetsåterföring.

Under året har NTF-förbunden drivit 250 projekt och medlemsorganisationerna 45 projekt med inriktning på lokala kravställargrupper som driver hastighetsfrågor och opinionsbildning för lägre hastigheter i tätort. Motormännens Helykterhetsförbund har genomfört ett projekt som syftar till att ta fram och pröva ett utbildningskoncept för yrkesförare med fokus på hastighetsanpassning och bilbälte. Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation har genomfört ett projekt som syftar till att påverka mc-förarna till ett beteende som ökar samspelet med andra trafikanter samt informera om riskerna vid hög hastighet.

Genom opinionsarbete försöker NTF att få köpare och nyttjare av transporter att ställa trafiksäkerhetskrav på utförarna av gods- och persontransporter. Detta sker främst inom branschernas olika samarbetsorgan. Ett naturligt första steg har varit att säkra NTF:s egna transporter. Under 1998 har NTF arbetat med att ta fram en resepolicy för den egna organisationen, ge utbildning och stöd till medlemsorganisationer, företag och kommuner samt påverka andra organisationer att anta resepolicy. Här är idrottsrörelsen en viktig målgrupp.

Den övervägande delen av NTF:s arbete med trafiknykterhet har skett inom ramen för projektet Civilkurage som riktar sig till ungdomar. Projektet finansieras av Vägverket. Arbetsformen har varit teatergrupper och föreläsningar m.m. i skolan. De centrala NTF-insatserna har även omfattat ett särskilt TV-projekt om trafiknykterhet.

Frågor om barns säkerhet i bil utgör en betydande del av den konsumentupplysning som förbunden arbetar med. Viktiga informatörer om barns säkerhet i bil är personal inom barnhälsovård och barnomsorg.

Aktiviteter för ökad cykelhjälsanvändning bedrivs i alla förbund. Under 1998 har NTF haft kampanjer på företag för att cykla till jobbet samt informerat äldre cyklister via äldreorganisationer.

De flesta NTF-förbunden har under första halvåret 1998 informerat sina lokala medlemsorganisationer om nollvisionen och om rättigheten att ställa krav på en säkrare trafik. En handbok för säkra cykelvägar, en studieplan för idrottsföreningars trafiksäkerhetsarbete, ett utbildningsmaterial för SEKO/Transports nollvisionsprojekt och ett informationsmaterial till NTF:s föräldranätverk för nollvisionen har tagits fram under första halvåret 1998.

SEKO/Transport

Facket för service och kommunikation, SEKO, och Svenska transportarbetareförbundet har under 1998 genomfört ett trafiksäkerhetsprojekt "SEKO/Transport för nollvisionen" med stöd av regeringen, Vägverket och NTF. Projektet är ett arbete för en ökad opinion för en säkrare trafik, samtidigt som det har

ett sysselsättningsmotiv.

Projektet ska bidra till att skapa en bred opinion för nollvisionen. Medborgare, näringsliv och offentliga organisationer ska få ett ökat engagemang för en säker trafik och en ökad insikt om vägtrafikens skadeverkningar. Projektet avgränsas till att handla om att sprida det etiska förhållningssätt som nollvisionen innebär.

Syftet har varit att

- Insikten om trafikens skadeverkningar ska öka
- Samtliga hushåll ska känna till vad nollvisionen innebär
- Offentliga organisationer och företag som har deltagit i projektet ska ha en egen handlingsplan för säkerhet och miljöhänsyn vid interna transporter, transporter till och från företaget samt anställdas arbetsresor
- Efterfrågan på en trafiksäker infrastruktur och trafiksäkra produkter ska öka
- De som engageras i projektet ska få meningsfull sysselsättning utan undanträngande effekter



De projektanställda har arbetat med opinionsbildning bl.a. vid köpcentra, på mässor, gator och torg.

Vägverket har svarat för bl.a. utbildnings- och informationsmaterial tillsammans med NTF. Vägverket har dessutom utbildat viss projektpersonal, som i sin tur ska kunna utbilda övrig personal.

Under året har opinionsbildningen skett inom olika varierande teman, som exempelvis alkohol i trafiken, hastighet och synbarhet.

En ökad debatt om en säkrare trafikmiljö pågår runt om i landet. Allt fler företag har börjat diskutera en satsning på "kravmärkt trafik", en satsning där etiskt tänkande går hand i hand med ekonomiskt vinstintresse. I flera kommuner försätter projektet med kommuner eller NTF som huvudmän. Antalet sysselsatta var i december 1998 ca 1 000 personer. En uppskattning är att projektet har sysselsatt ytterligare 1 000 personer under kortare tid. Könsfördelningen är ungefär 30 procent kvinnor och 70 procent män.

På grund av att andra arbetsmarknadssatsningar har sugit upp rekryteringsunderlaget har projektet inte fått den omfattning som planerats.

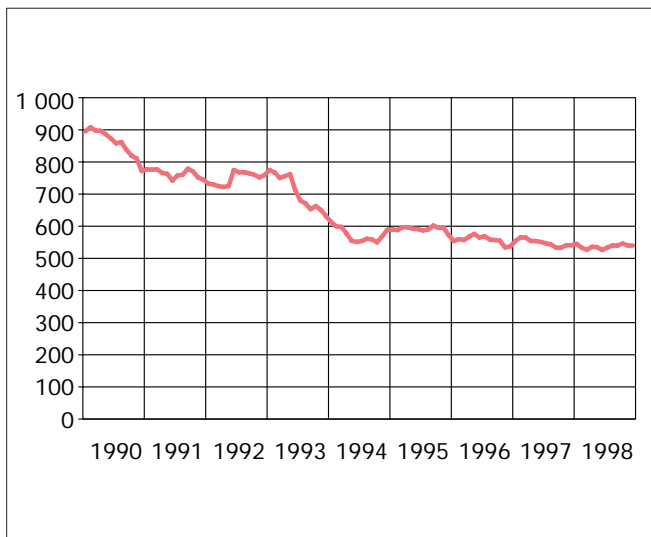
TRAFIKSÄKERHETSUTVECKLINGEN OCH TRAFIKSÄKERHETSSITUATIONEN FÖR OLIKA TRAFIKANTKATEGORIER

- 1998 beräknas 540 personer ha dödats i vägtrafiken. Det är en minskning med 30 procent jämfört med 1990.
- Antalet svårt skadade enligt polisens rapporter var 3 930, vilket är en minskning med 29 procent jämfört med 1990.
- Trafiksäkerhetsutvecklingen har under 1990-talet varit mest gynnsam för åldersgruppen 18–24 år. Antalet dödade i den åldersgruppen har minskat med 51 procent från 1990. Den största delen står 18–19-åringar för.

För att närmare studera utvecklingen av antalet dödade eller skadade kan man använda rullande tolv månadersvärden, se diagram nedan. Rullande 12-månadersvärden är en form av glidande medelvärden som ger en säsongutjämning samtidigt som de visar årliga värden. Markeringarna visar hur många som omkommit de senaste tolv månaderna. I juni 1992 omkom t.ex. 110 personer, vilket påverkar 12-månadersvärdet ända till juni 1993 då det ersattes med 60. Denna minskning med 50 beror inte i första hand på att 60 omkomna är ett lågt antal utan på att värdet 110 utgår.

Som framgår av diagrammet inleds i april 1990 en kraftig nedgång som fortsätter till årets slut. Minskningen av antalet dödade uppgår till ca 15 procent och antalet dödade till 772 år 1990. Den 1 mars 1990 höjdes bensinpriset med 1,15 kronor per liter, vilket bidrog till att trafikarbetet minskade. Mängden levererad motorbensin sjönk med nästan 5 procent under 1990.

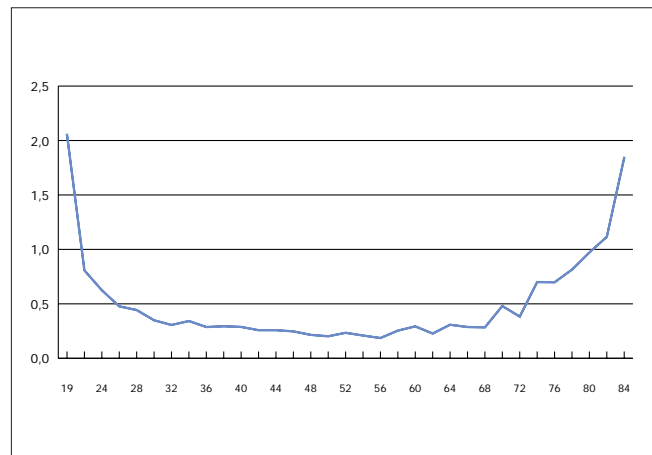
Antal dödade under rullande 12-månadersperioder, december 1989 – december 1998



Under 1991 och 1992 ökade åter trafikarbetet med sammanlagt 1–2 procent och antalet dödade per 12-månadsbas låg hela tvåårsperioden omkring 750. Den 1 januari 1993 höjdes åter bensinpriset (1,25 kronor per liter) och trafikarbetet minskade med 3–4 procent under 1993. I juni 1993 inleddes en period med kraftig minskning av antalet dödade som varade till och med juni 1994. Antalet dödade per 12-månadersperiod minskade då från 762 till 551.

Minskningen av antalet dödade räknat på årsbas bröts under juli 1994 och under 1995 var 12-månadersvärdet nära 600. Vid årsskiftet 1995–1996 minskade antalet dödade till ca 550 och har sedan dess legat på samma nivå per 12-månadsperiod. Detta trots att trafikarbetet endast ökat med ca 3 procent mellan 1993 och 1998. Antalet dödade per tolv månadsbas har endast minskat med 2 procent sedan juni 1994. Antalet polisrapporterat svårt skadade har minskat med knappt 4 procent och antalet polisrapporterat lindrigt skadade har ökat med 8 procent sedan dess.

I polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada delaktiga personbilsförare per miljon km efter ålder 1994–1997

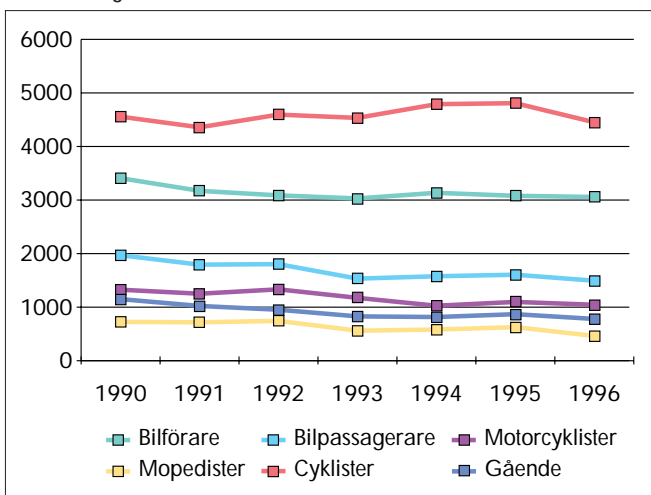


Två perioder under 1990-talet har således visat på kraftiga minskningar av antalet dödade. Den främsta orsaken till minskningen av antalet dödade under dessa perioder är den kraftiga minskningen av trafikarbetet. Trafikminskningen har dessutom fått en betydligt större effekt då den skett bland förare med de högsta riskerna. Dödsrisken för förare i åldern 18–24 är ca 6 gånger högre än för medelålders förare. Unga förare löper dessutom större risk att bli inblandade i olyckor där andra trafikanter dödas och skadas. Ett minskat trafikarbete bland yngre förare får därmed en positiv effekt också på antalet dödade oskyddade trafikanter. Körsträckan bland 18–24-åringar var 1994 ca 45 procent lägre än 1989. Antalet körkortsinnehavare vid utgången av 1998 var 28 procent färre i åldrarna 18–19 år och 25 procent färre i åldersgruppen 20–24 år än 1990. Till detta kommer den generella riskminskningen, som är ett resultat av alla de trafiksäkerhetsåtgärder som fortlöpande vidtas.

PATIENTSKADESTATISTIK

Hur många personer som skadats i vägtrafiken är inte känt på grund av bortfallet i den officiella vägtrafikolycksstatistiken. I Socialstyrelsens slutenvårdsregister redovisas personer som varit inlagda på sjukhus minst ett dygn. Patientskadestatistiken visar att utvecklingen av antalet vårdfall i slutenvård under 1990-talet fram till och med 1996, som är det senaste året med sjukvårdsstatistik tillgänglig, varit positiv för samtliga trafikantkategorier utom för cyklister. Antalet vårdfall bland bilister har minskat med nästan 10 procent från 1990. Bland fotgängare, motorcyklister och mopeder har minskningen varit 32, 21 respektive 36 procent. Jämförelsen med patientskadestatistiken visar att bortfallet i den officiella vägtrafikolycksstatistiken är störst för cyklister. Antalet svårt skadade cyklister är sex gånger fler än vad officiell olycksstatistik visar.

Antal sjukhusvårdade enligt patientstatistiken fördelade efter trafikantkategori 1990-1996



OSKYDDADE TRAFIKANTER

Risken^a att dödas eller skadas i trafiken är betydligt högre för oskyddade trafikanter än för skyddade. Merparten av alla olyckor är singelolyckor, men de olyckor som får de allvarligaste konsekvenserna är kollisionsolyckorna.

I flertalet dödsolyckor har den oskyddade trafikanten kolliderat med en personbil. De flesta kollisionsolyckor sker i tätbebyggt område. De allvarligaste sker dock på landsbygdsvägar.

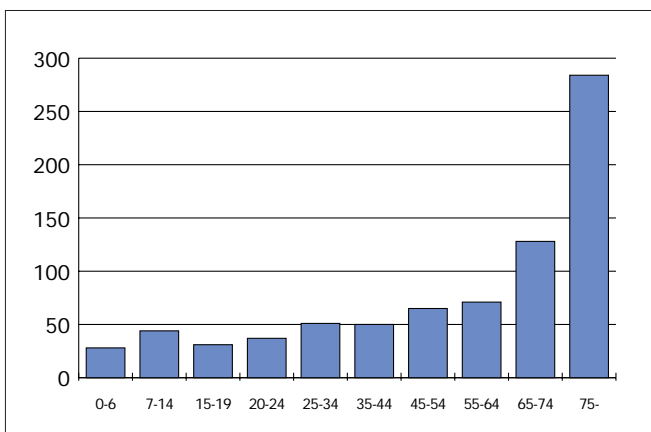
Gående

Under perioden 1990-1998 har antalet dödade fotgängare minskat med ca 48 procent eller från 134 till 70. Minskningen har till stor del skett i gruppen äldre än 64 år.

I vägtrafikolycksstatistiken räknas endast gående som skadas i kollision med fordon. Ett stort antal gående skadas emellertid också i singelolyckor, det vill säga skadehändelser där den gående halkar eller snubblar och faller. Hur många personer som skadas på detta sätt vet man inte med säkerhet. Utifrån uppgifter från sjukvården har antalet personer som skadats så svårt att de uppsökt akutmottagning beräknats uppgå till omkring 25 000 per år. Därav registreras ca 900 som vårdfall i slutenvård.

Under 1998 dödades 70 fotgängare, vilket är på samma nivå som de senaste fem åren. Över 90 procent av dessa fotgängare har omkommit i olyckor där en personbil eller ett tungt fordon varit inblandad. Skadefall med dödlig utgång drabbar i stor utsträckning äldre fotgängare. Över hälften av de dödade fotgängarna var 65 år eller äldre.

Antal dödade fotgängare fördelade efter ålder 1990-1998



Risker

Risken att dödas eller skadas svårt som gående i trafiken är störst bland äldre och barn. Totalt sett är risken att dödas som fotgängare ca 10 gånger större än att dödas som bilist.

Trafikmiljö

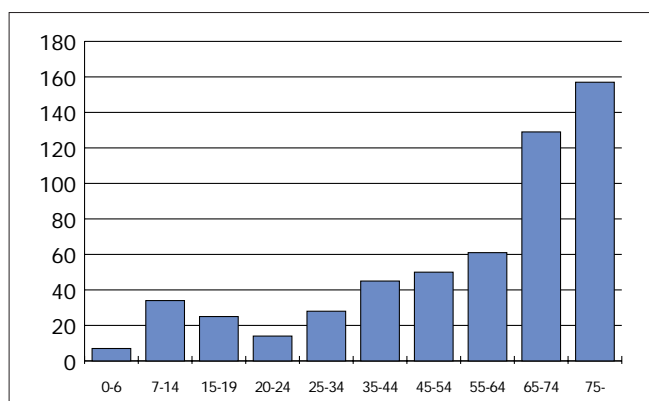
90 procent av alla kollisioner mellan motorfordon och gående sker inom tätbebyggt område.

Cyklister

Antalet dödade cyklister har minskat från 68 år 1990 till 58 år 1998.

Vägtrafikolycksstatistiken ger inget svar på hur många cyklister som skadas i trafiken. Försök att uppskatta det verkliga antalet utifrån sjukvårdsstatistik har givit storleksordningen 20 000 per år, varav ca 4 800 har lagts in på sjukhus. Mer än två tredjedelar av de dödade cyklisterna är män eller pojkar. Över hälften av de dödade cyklisterna var 65 år eller äldre. Även barn och ungdomar är en utsatt grupp, som de senaste åren har svarat för ca 15 procent av alla dödade cyklister.

Antal dödade cyklister fördelade efter ålder 1990-1998



Risker



Risken att dödas eller skadas svårt är ca fyra gånger större för cyklister än för bilister. Risken är störst bland barn och äldre. Bland 4-6-åringar är risken att dödas eller skadas svårt fem gånger större än bland 35-45-åringar. I åldrarna 65-74 år och 75-84 år är risken 3 respektive 6 gånger så stor som i åldrarna 35-44 år.

^a Med risk menas antal dödade eller svårt skadade per personkilometer.

Olyckstyper

Singelyckor är den vanligaste olyckstypen, men det största problemet för cyklisternas säkerhet är att de ofta blandas med biltrafiken. Av de cyklister som dödades 1998 omkom 80 procent i kollisioner med personbilar eller tunga fordon. Nästan 80 procent av kollisionerna mellan cykel och motorfordon i tätort sker i korsningar.

Även utanför tätbebyggt område är kollisioner i korsningar vanliga. Cirka 60 procent av kollisionerna mellan cykel och motorfordon sker i korsningar. Utanför tätbebyggelse är även omkörnings- och upphinnandeolyckor relativt vanliga.

Trafikmiljö

Närmare 90 procent av skadefallen med cykel inträffar inom tätbebyggt område. Ser man enbart på antalet dödade cyklister är andelen i tätort cirka 55 procent. Cykling i landsbygdstrafik kräver således nästan hälften av alla dödsoffer bland cyklister.

Mörker

Omkring 20 procent av kollisionerna mellan motorfordon och cykel inträffar i mörker, gryning eller skymning. En vanlig olyckstyp i mörker är påkörning bakifrån.

Alkohol

Ca 5 procent av de dödade cyklisterna var alkoholpåverkade enligt polisens rapporter.

Skadetyper

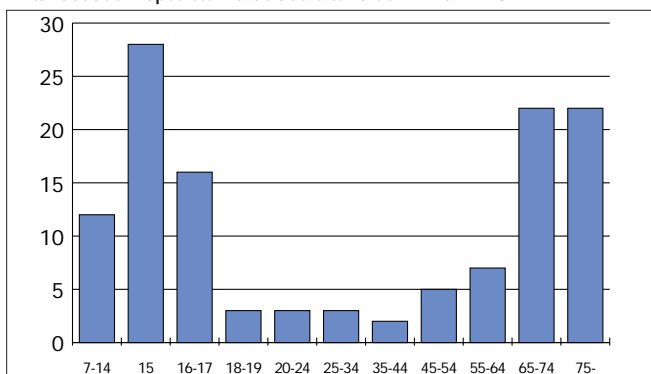
Huvudskador är vanliga i samband med cykelolyckor. Andra vanliga skadeställen är armar och ben. Risken att få kvarvarande men från skador i cykelolyckor är inte obetydlig. I en undersökning bland barn hade över 10 procent fortfarande besvär av sina skador två år efter olyckan.

Mopedister

Under perioden 1990–1998 minskade antalet dödade mopeder från 22 till 13.

Antalet mopeder som skadats har beräknats till ca 1 500 per år, varav ca 600 har blivit inlagda på sjukhus. I genomsnitt har under 1990-talet 14 mopeder dödats per år. Över 30 procent av de dödade mopedisterna var i åldrarna 15–17 år och ca 40 procent 65 år eller äldre. 10 procent var yngre än 15 år. Av de omkomna mopedisterna 1998 var alla utom en i åldern 14–17 år. Dödade och svårt skadade mopeder utgör en stor andel av de ungdomar som dödas eller skadas svårt i trafiken. Över 60 procent av de 15-åringar som dödats eller skadats svårt i trafiken är mopeder.

Antal dödade mopeder fördelade efter ålder 1990–1998



Risker

Risken att dödas för mopeder är nästan 25 gånger högre än för bilister. Mopedisten är därmed den trafikant som tillsammans med motorcyklisten utsätter sig för de största riskerna i trafiken. Risken att dödas på moped är avsevärt större för äldre mopeder än för yngre. Närmare 10 gånger fler mopeder dödades per personkilometer i åldrarna 65 år eller äldre än i åldern 15–17 år. Det kan till stor del förklaras av att äldre lättare avlider av svåra skador än yngre. Det finns också en riskskillnad mellan nybörjarna och de äldre ungdomarna. Mopeder i 15-årsåldern löper fem gånger så stor risk att dödas som 16–17-åringar.

Olyckstyper

De flesta mopedolyckor är singelyckor. Sjukvårdsdata har visat att ca 60 procent av mopedisterna har skadats i singelyckor. Kollisionsolyckor är dock allvarigare än singelyckor.

Trafikmiljö

De flesta mopedolyckor inträffar inom tätbebyggt område. Av de polisrapporterade skadefallen inträffar ca 80 procent i tätort. Andelen dödade mopeder i tätort är betydligt lägre, ca 40 procent.

Alkohol

Av de mopeder som dödats under de senaste åren misstänktes ca 5 procent ha varit alkoholpåverkade. Samtliga var pojkar eller män och ca 40 procent var 15–17 år.

Skadetyper

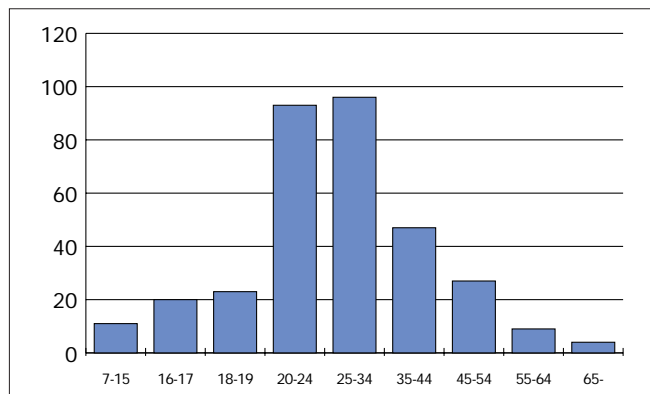
Benskador är den vanligaste skadetyper hos mopeder. Andra vanliga skadeställen är armar och huvud.

Motorcyklister

Antalet dödade motorcyklister 1998 var 42. Under 1990-talet har ca 10 procent av de omkomna motorcyklisterna varit passagerare. Andelen kvinnor har varit ca 10 procent.

Antalet skadade motorcyklister har beräknats vara ca 2 000 per år, varav ca 1 100 har blivit inlagda på sjukhus.

Antal dödade motorcyklister fördelade efter ålder 1990–1998



Risker

Att åka motorcykel är jämte moped det mest riskfyllda sättet att färdas i trafiken. Liksom bland mopeder är de yngsta motorcyklisterna utsatta för större risker att dödas eller skadas än de äldre.

Olyckstyper

Singelyckor bland motorcyklister leder ofta till mycket allvarliga skador. I genomsnitt är dock skadeföljden för motorcyklister svårare vid kollisionsolyckor än vid singelyckor. Drygt 40 procent av de omkomna under 1998 dödades i kollisioner med personbilar eller tunga fordon. Vanligaste typen av kollisionsolyckor med motorfordon är olyckor i korsningar, som svarar för närmare 80 procent.

Trafikmiljö

Mellan 50 och 60 procent av personskadefallen med motorcykel inträffar i tätort. När det gäller dödade är andelen i tätort mindre, cirka 40 procent.

Alkohol

Ca 20 procent av de dödade motorcykelförarna var alkoholpåverkade.

Skadetyper

Skallskador är vanliga hos motorcyklister. Andra vanliga skadeställen är armar och ben. Allvarliga skador på ryggraden är heller inte ovanliga.

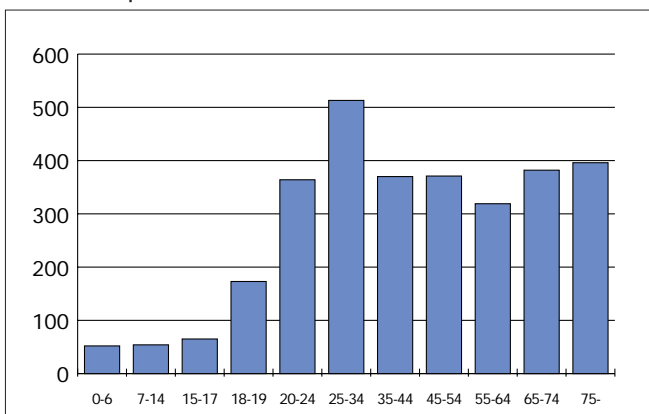
SKYDDADE TRAFIKANTER

Personbilar

Antalet dödade bilister var 496 år 1990 och har därefter minskat till 350 år 1998.

År 1998 var ca 65 procent av det totala antalet omkomna i trafiken personbilar. Andelen dödade personbilsförare som är 65 år eller äldre har ökat från 18 procent 1990 till 22 procent 1998. Antalet personbilar som skadats så svårt att de uppsökt någon form av sjukvård uppskattas till mellan 15 000 och 20 000 per år. Ca 4 500 skadade bilister registrerades år 1996 i slutenvården. Mellan åren 1990 och 1998 har antalet dödade bilister i åldern 18–24 år minskat med mer än hälften, från 51 till 22.

Antal dödade personbilar fördelade efter ålder 1990–1998



Risker

Bland bilförare i åldersgruppen 18–19 år är risken att dödas eller skadas svårt 6 gånger högre än bland personer i åldrarna 45–54 år. Även personer äldre än 64 år löper större risk än medelålders att dödas eller skadas svårt. Risken är dubbelt så stor i åldrarna 65–74 år och 6 gånger högre i åldrarna 75–84 år.

En genomgång av singelyckor där någon dödats första

halvåret 1997 visar tydligt att trafikanten har utsatts för ett stort överväld⁹. Den främsta orsaken till detta överväld har varit bristande passiv säkerhet. Exempelvis har hastighetsgränsen inte satts utifrån vägens tekniska standard och sidoområdena varit dåligt utformade (stolpar, träd, berg och dåligt utformade räcken). En annan stor grupp är de som utsatts för överrisk¹⁰. I denna grupp finns de som färdats i fordon som har en lägre passiv säkerhet än vad vägtransportsystemet är utformat för. Den vanligaste typen av överrisk är att bilbälte inte använts. Grupperna överväld och överrisk är ungefär lika stora. De överlappar varandra i viss utsträckning, eftersom överrisk och överväld förekommer samtidigt i vissa olyckor.



Olyckstyper

Den vanligaste olyckstypen med personbilar är singelyckan. En annan vanlig olyckstyp är upphinnandeolyckan. Yngre bilförare är inblandade i fler olyckor på sträcka än övriga bilförare, särskilt i singel-, mötes- och omkörningsolyckor. Äldre bilförare är i högre grad inblandade i olyckor i korsningar, främst i samband med vänstersväng. Hälften av de dödade personbilisterna har omkommit i kollisioner med andra personbilar eller tunga fordon.

Trafikmiljö

Av de olyckor där personbilar skadas sker ungefär 40 procent i tätbebyggt och 60 procent i ej tätbebyggt område. När det gäller enbart dödade är dock andelen utanför tätort betydligt större, ca 85 procent.

Alkohol

I en studie av dödade personbilsförare i början av 90-talet var andelen alkoholpåverkade 20–25 procent. I singelyckor var andelen ca 50 procent, medan den i kollisionsolyckor var ca 10 procent. Blodalkoholhalten uppgick till i genomsnitt 1,7 promille. Mer än var tredje dödsolycka med alkoholpåverkad förare hade inträffat mellan midnatt och klockan sex på morgonen lördagar och söndagar. Andelen alkoholpåverkade bland dödade personbilsförare har under de senaste åren minskat till knappt 20 procent, men den genomsnittliga blodalkoholhalten har varit oförändrad, 1,7 promille.

Lastbilsförare

Under de senaste åren beräknas mellan 700 och 1 000 lastbilsförare årligen ha skadats och cirka 15 ha omkommit. De flesta

⁹ Med överväld menas att våld har förekommit som överstiger människans förmåga att tåla även om olika skyddssystem har använts optimalt och fordonet haft en god säkerhetsstandard.

¹⁰ Med överrisk menas att personer inte använt skyddsutrustning/använt bristande utrustning samtidigt som det passiva skyddet i vägmiljön inte varit tillfredställande.

var förare av lätta lastbilar. Gruppen skadade lastbilsförare består till 75 procent av män i åldrarna 18–44 år.

Risker

Risken att dödas som förare av lätt lastbil är ungefär lika stor som för personbilsförare. Förare av tung lastbil löper däremot en förhållandevis liten risk att dödas i en trafikolycka. Tunga lastbilar utgör dock en betydande risk för död och allvarliga personskador hos andra trafikanter. Mer än 100 av de trafikdödade 1998 (20 procent) omkom i kollision med tung lastbil.

Olyckstyper

Över hälften av olyckorna där förare av tunga lastbilar skadas är singelolyckor. Den vanligaste singelolyckan är avkörning, som ofta leder till att bilen välter.

Alkohol

Av de ca 2 000 lastbilsförare som årligen är inblandade i vägtrafikolyckor med personskada misstänker polisen ca 1 procent för alkoholpåverkan.

Busstrafikanter

Under åren 1990–1998 har i genomsnitt årligen 3 personer omkommit i buss. De senaste åren har årligen 300–400 personer skadats i buss till följd av vägtrafikolyckor. Av dessa

var ett femtiotal förare. Busspassagerare skadas oftast vid av- eller påstigning eller i samband med häftiga inbromsningar. Hälften av de skadade är över 60 år och de flesta är kvinnor.

Risker

Att åka buss är det säkraste sättet att färdas i vägtrafiken. Den genomsnittliga risken för hela reskedjan ökar dock genom den relativt höga risken när man går till och från och uppehåller sig vid busshållplatsen.

Olyckstyper

Olyckor med svår skadeföljd för busspassagerare domineras av kollisioner med tunga fordon och av singelolyckor i halt väglag.

Halka

En stor andel av olyckorna där busspassagerare skadas sker under vinterhalvåret. Enligt en studie av sjukvårdsdata hade 53 procent av busspassagerarna skadats i halt väglag.

Alkohol

Alkoholpåverkan misstänktes hos 0,3 procent av de bussförare som varit inblandade i vägtrafikolyckor 1990–1998. Därmed är bussförarna nyktrast av alla förarkategorier i vägtrafiken.



I tätorter har klackhållplatsen flera fördelar i att den bl. a. ökar trafiksäkerheten, ger plats för väntande passagerare och ökar utrymmet för bilparkeringar.

BILAGA 1

UPPFÖLJNINGSMETODIK

FAKTA OM TRAFIKSKADESTATISTIK

Den officiella vägtrafikolycksstatistiken grundas på polisrapporter. Polismyndigheten lämnar uppgifter om vägtrafikolyckor till väghallaren.

Definitionen på en vägtrafikolycka är:

händelse, som inträffat i trafik på väg, vari deltagit minst ett fordon i rörelse och som medfört person- eller egendomsskador.

Definitionen på dödad i vägtrafikolycka är:

Som dödad vid vägtrafikolycka räknas en person, som avlidit inom 30 dagar efter olyckan. Personen ska då ha avlidit som en direkt eller indirekt följd av olyckan. Ett antal personer avlider dock av annan orsak, t.ex. sjukdom. Dessa personer, ca 40 per år, har tidigare inte ingått i statistiken. Från och med 1994 finns de dock med. Ett utvecklingsarbete har påbörjats i syfte att skapa tillförlitliga metoder för att avgöra vilka som avlidit av annan orsak än olyckan.

Långt ifrån alla olyckor kommer till polisens kännedom. Dödsolyckorna rapporteras så gott som fullständigt medan bortfallet är stort för övriga personskadeolyckor. Endast ca hälften av de svåra skadefallen och ca en tredjedel av de lindriga rapporteras. Bortfallet varierar dessutom med bl.a. trafikantkategori, olyckstyp och den skadades ålder.

Dessa brister begränsar möjligheterna att beskriva och analysera trafiksäkerhetsutvecklingen och trafiksäkerhetsproblemen. Det är också skälet till att statistik över olyckor med dödlig utgång dominerar analysen. Uppgifter ur Socialstyrelsens slutenvårdsregister har dock använts för att bättre beskriva utvecklingen av antalet svårt skadade. Ett problem är att rikstäckande sjukvårdsdata blir tillgängliga först med två års eftersläpning.

FAKTA OM STATISTISK METOD

Antalet trafikolyckor påverkas av en viss slumpmässig variation. En analys av trafiksäkerhetsutvecklingen kan därför inte enbart utgå från olycksutfallet under enskilda år. Analysen måste grundas på en trendbedömning, baserad på data för flera år.

Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) har tagit fram en modell som beskriver trenden i det statistiska materialet. Med denna modell kan förväntat antal dödade och skadade ett visst år beräknas. Som förklarande variabler i modellen finns, förutom en trendfaktor, en faktor som beskriver trafikutvecklingen.

För att man ett godtyckligt år före år 2000 ska kunna se om utvecklingen av antalet dödade eller skadade går i riktning mot målet krävs att det förväntade antalet för år 2000 ska vara högst lika med målet minus slumpavvikelsen.

UPPFÖLJNINGSMETOD FÖR TILLSTÅNDSMÅLEN

Basram

För att kunna mäta om vi uppnår tillståndsmålen arbetar Vägverket med en s.k. basram. Ur denna ram hämtas ett statistiskt basurval i två delar. Den ena delen omfattar ett urval vägsträckor på det statliga vägnätet och den andra ett urval geografiska områden i tätort.

Under 1998 utnyttjades tätortsdelen av basurvalet för mätningar av cykelhjälm användning. Hastigheter och tidluckor mellan fordon samt bilbältesanvändning mättes både i tätort och på statliga vägar.

Trafiksäkerhetsenkät

Med hjälp av Statistiska centralbyrån (SCB) genomför Vägverket varje höst en stor enkät om trafiksäkerhet. I oktober 1998 ställde SCB ett trettiotal frågor till ca 10 000 slumpmässigt utvalda personer i åldrarna 15–84 år. Personerna tillfrågades bl.a. om användning av bilbälte, cykelhjälm, cykelbelysning och reflexer. Enkäten har genomförts varje år sedan 1981.

Övriga undersökningar

Vägverket låter VTI genomföra ett antal olika observationsstudier av bl.a. användning av bilbälten och cykelhjälm användning. Dessa har genomförts under ett antal år, vilket innebär att det går att skatta förändringar över tiden. Dessutom genomför VTI på Vägverkets uppdrag en trafiksäkerhetsundersökning (TSU) som mäter bl.a. trafikexponeringen i olika trafikmiljöer.



Varje dag mäts trafikarbetet, hastigheter, avstånd mellan fordon och fordonstyp på ca 250 platser på vägnätet i den här typen av "mätstationer".

BILAGA 2

Tabell 1. Polisrapporterad trafikolycksstatistik 1950–1998

År	Dödade	Skadade	Varav svårt skadade	Bilar i trafik vid årets slut (1000)	Bensinleveranser (1000 m ³)	Invånare vid årets slut (1000)	Dödade per 100 000	
							Bilar	Invånare
1950	595	10 583	–	345	825	7 042	172,5	8,4
1951	708	11 240	–	410	1 024	7 099	172,6	10,0
1952	750	12 846	–	466	1 151	7 151	160,9	10,5
1953	921	15 033	–	542	1 265	7 192	169,9	12,8
1954	942	16 963	–	652	1 390	7 235	144,5	13,0
1955	902	18 050	–	755	1 537	7 290	119,5	12,4
1956	889	19 220	3 275	855	1 668	7 341	104,0	12,1
1957	946	19 934	3 277	987	1 747	7 393	95,8	12,8
1958	941	20 859	3 104	1 098	1 892	7 436	85,7	12,7
1959	1 000	21 475	3 137	1 216	2 012	7 471	82,2	13,4
1960	1 036	21 536	2 983	1 324	2 125	7 498	78,2	13,8
1961	1 083	22 989	3 031	1 439	2 318	7 542	75,3	14,4
1962	1 123	22 438	2 942	1 562	2 394	7 581	71,9	14,8
1963	1 217	23 400	3 068	1 697	2 607	7 628	71,7	16,0
1964	1 308	24 935	3 370	1 810	2 853	7 695	72,3	17,0
1965	1 313	23 618	3 158	1 934	3 043	7 773	67,9	16,9
1966	1 313	21 430	4 700	2 033	3 165	7 843	64,6	16,7
1967	1 077	21 001	5 304	2 126	3 293	7 893	50,7	13,6
1968	1 262	23 028	6 111	2 223	3 451	7 935	56,8	15,9
1969	1 275	23 199	6 529	2 350	3 635	8 004	54,3	15,9
1970	1 307	22 230	6 614	2 446	3 782	8 081	53,4	16,2
1971	1 213	21 872	7 031	2 513	3 869	8 115	48,3	14,9
1972	1 194	21 256	6 657	2 618	4 025	8 129	45,6	14,7
1973	1 177	22 551	7 264	2 667	4 252	8 144	44,1	14,5
1974	1 197	20 902	6 982	2 809	3 919	8 176	42,6	14,6
1975	1 172	20 809	6 728	2 931	4 381	8 208	40,0	14,3
1976	1 168	21 843	6 679	3 060	4 629	8 236	38,2	14,2
1977	1 031	20 916	6 529	3 039	4 811	8 267	33,9	12,5
1978	1 034	20 573	6 431	3 042	4 945	8 284	34,0	12,5
1979	928	19 552	6 036	3 059	4 913	8 303	30,3	11,2
1980	848	19 246	6 064	3 077	4 755	8 318	27,6	10,2
1981	784	18 554	5 984	3 093	4 679	8 323	25,3	9,4
1982	758	19 277	5 950	3 143	4 712	8 327	24,1	9,1
1983	779	19 803	6 063	3 222	4 825	8 331	24,2	9,4
1984	801	20 635	6 068	3 305	5 026	8 343	24,2	9,6
1985	808	20 671	5 814	3 383	5 067	8 358	23,9	9,7
1986	844	21 614	5 804	3 497	5 334	8 382	24,1	10,1
1987	787	20 468	5 423	3 626	5 534	8 414	21,7	9,4
1988	813	22 838	5 869	3 764	5 739	8 459	21,6	9,6
1989	904	23 531	5 790	3 887	5 910	8 527	23,3	10,6
1990	772	22 497	5 501	3 925	5 627	8 591	19,7	9,0
1991	745	21 057	4 832	3 945	5 751	8 644	18,9	8,6
1992	759	20 727	4 705	3 906	5 878	8 692	19,4	8,7
1993	632	19 741	4 334	3 882	5 587	8 745	16,3	7,2
1994*	589	21 083	4 221	3 912	5 655	8 815	14,8	6,6
1995*	572	21 173	3 965	3 953	5 763	8 837	14,5	6,5
1996*	537	20 810	3 837	3 981	5 694	8 844	13,5	6,1
1997*	541	21 280	3 917	4 135	5 577	8 848	13,4	6,1
1998*	540**	21 130**	3 930**	4 145**	5 427	8 854	13,2	6,1

* För 1994–1998 ingår även avlidna i trafiken där dödsorsaken är sjukdom

Källa: SCB

** Skattade värden

Tabell 2. Dödade personer fördelade efter trafikantkategori åren 1980–1998

År	Bilförare	Bilpass.	Motor-cyklist	Mopedister	Cyklister	Gående	Övriga	Summa
1980	295	203	43	34	112	133	28	848
1981	277	185	53	32	76	135	26	784
1982	278	153	47	41	82	142	15	758
1983	258	151	84	31	90	157	8	779
1984	266	161	75	32	111	152	4	801
1985	306	205	57	26	91	113	10	808
1986	347	160	68	30	85	148	6	844
1987	334	162	59	24	58	144	6	787
1988	359	166	57	24	66	136	5	813
1989	377	213	40	24	87	155	8	904
1990	342	154	46	22	68	134	6	772
1991	333	157	37	12	68	125	13	745
1992	356	129	33	17	76	138	10	759
1993	294	114	42	14	70	94	4	632
1994	293	115	31	10	52	86	2	589
1995	283	111	32	9	57	71	9	572
1996	243	113	40	14	49	74	4	537
1997	273	98	36	13	42	72	7	541
1998*	270	80	42	13	58	70	7	540

* Skattade värden

Källa: SCB

Tabell 4. Polisrapporterade svårt skadade personer fördelat efter trafikantkategori 1980–1998

År	Bilförare	Bilpass.	Motor-cyklist	Mopedister	Cyklister	Gående	Övriga	Summa
1980	1 934	1 549	459	452	776	817	77	6 064
1981	1 884	1 389	548	408	812	846	97	5 984
1982	1 875	1 358	645	439	850	722	61	5 950
1983	1 915	1 344	680	380	945	749	50	6 063
1984	2 030	1 332	628	312	895	821	50	6 068
1985	2 055	1 386	532	282	794	717	48	5 814
1986	2 006	1 385	586	246	815	716	50	5 804
1987	1 962	1 328	533	208	652	701	39	5 423
1988	2 297	1 351	482	257	717	720	45	5 869
1989	2 272	1 274	435	259	742	746	62	5 790
1990	2 149	1 239	357	299	772	647	38	5 501
1991	1 918	1 052	286	248	755	545	28	4 832
1992	1 793	998	348	273	703	562	28	4 705
1993	1 685	928	293	195	719	486	28	4 334
1994	1 622	895	267	216	727	459	35	4 221
1995	1 490	834	268	235	670	434	34	3 965
1996	1 504	825	243	161	643	433	28	3 837
1997	1 549	838	274	183	675	364	34	3 917
1998*	1 660	900	230	160	560	390	30	3 930

* Skattade värden

Källa: SCB

Tabell 3. Dödade personer fördelade efter åldersgrupp åren 1980–1998

År	0-6	7-14	15-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-	Okänd	Summa
1980	26	45	54	43	77	111	92	76	118	206		848
1981	23	32	56	56	97	96	77	69	77	201		784
1982	17	33	46	50	86	88	69	56	95	218		758
1983	16	31	48	71	88	100	86	56	82	201		779
1984	15	34	46	69	108	90	85	60	72	222		801
1985	11	33	49	67	97	103	86	60	87	215		808
1986	10	36	51	55	115	120	78	67	93	219		844
1987	14	32	48	50	113	116	87	64	55	208		787
1988	11	25	55	51	119	98	76	73	78	227		813
1989	25	34	54	70	102	114	86	78	77	263	1	904
1990	12	23	34	62	92	116	76	82	83	192		772
1991	16	20	30	47	86	117	88	68	63	210		745
1992	16	21	21	41	93	117	77	75	86	212		759
1993	9	16	28	29	62	105	63	67	62	191		632
1994	13	21	12	26	56	76	73	56	58	198		589
1995	11	22	18	22	56	74	58	80	54	175	2	572
1996	7	15	29	17	50	67	49	67	55	181		537
1997	13	11	14	10	57	79	73	62	51	171		541
1998*	4	20	16	22	54	82	51	65	67	159		540

* Skattade värden

Källa: SCB

Tabell 5. Fordon i trafik vid slutet av åren 1980–1998

År	Person-bilar	Lastbilar	Bussar	Summa bilar	Motor-cyklar*	Mopeder**
1980	2 882 956	181 571	12 796	3 077 323	54 332	215 528
1981	2 893 242	186 251	13 074	3 092 567	69 068	204 678
1982	2 935 985	193 461	13 277	3 142 723	85 749	194 355
1983	3 006 761	201 716	13 543	3 222 020	100 393	181 624
1984	3 080 981	209 979	13 607	3 304 567	107 904	167 537
1985	3 151 195	217 778	13 664	3 382 637	105 153	159 981
1986	3 253 601	229 917	13 779	3 497 297	103 524	153 814
1987	3 366 571	245 730	13 846	3 626 147	100 839	145 586
1988	3 482 656	267 281	14 106	3 764 043	99 887	138 735
1989	3 578 042	294 901	14 530	3 887 473	98 112	140 285
1990	3 600 518	309 520	14 595	3 924 633	100 475	138 553
1991	3 619 411	309 531	14 555	3 945 459	102 545	137 500
1992	3 586 707	304 630	14 252	3 905 589	109 450	133 713
1993	3 566 040	301 567	14 127	3 882 034	113 540	129 435
1994	3 594 199	303 541	14 293	3 912 023	115 196	125 610
1995	3 630 760	307 709	14 577	3 953 046	117 387	121 874
1996	3 654 920	311 751	14 753	3 981 424	121 950	120 000
1997	3 702 778	321 749	14 844	4 039 371	130 041	117 000
1998	3 792 056	338 320	14 895	4 145 271	137 466	***

* Per 30 juni
** Trafikförsäkrade
*** Uppgift saknas

Källa: Vägverket, Sveriges Försäkringsförbund

Tabell 6. Körkortshavare fördelade efter kön vid slutet av åren 1980–1998

År	Män	Kvinnor	Totalt
1980	2 574 207	1 713 162	4 287 369
1981	2 637 901	1 769 850	4 407 751
1982	2 701 893	1 827 516	4 529 409
1983	2 710 633	1 884 179	4 594 812
1984	2 704 105	1 929 198	4 633 303
1985	2 777 070	1 995 690	4 772 760
1986	2 786 058	2 049 039	4 835 097
1987	2 819 338	2 103 270	4 922 608
1988	2 850 613	2 156 715	5 007 328
1989	2 878 274	2 210 001	5 088 275
1990	2 895 134	2 246 587	5 141 721
1991	2 911 286	2 281 811	5 193 097
1992	2 929 070	2 319 343	5 248 413
1993	2 946 570	2 355 204	5 301 774
1994	2 954 737	2 386 682	5 341 419
1995	2 973 925	2 413 325	5 387 250
1996	2 991 131	2 445 047	5 436 178
1997	2 995 460	2 468 056	5 463 516
1998	2 996 290	2 493 176	5 489 466

Källa: Vägverket

Tabell 7. Körkortshavare i tusental fördelade efter åldersgrupp vid slutet av åren 1980–1998

År	-17	18-19	20-24	25-44	45-64	65-	Summa
1980	15	128	435	1 997	1 264	449	4 287
1981	17	134	435	2 033	1 293	496	4 408
1982	18	143	435	2 065	1 321	547	4 529
1983	18	149	431	2 056	1 340	601	4 595
1984	18	154	456	2 096	1 353	556	4 633
1985	14	156	477	2 122	1 378	625	4 773
1986	9	151	496	2 141	1 396	641	4 835
1987	8	143	511	2 157	1 429	674	4 923
1988	7	140	515	2 153	1 485	708	5 007
1989	7	142	504	2 157	1 541	737	5 088
1990	4	120	488	2 156	1 601	773	5 142
1991	4	113	472	2 150	1 657	798	5 193
1992	3	114	452	2 142	1 713	825	5 248
1993	3	111	439	2 127	1 765	856	5 302
1994	2	98	433	2 113	1 821	874	5 341
1995	2	89	422	2 110	1 861	903	5 387
1996	2	90	405	2 108	1 897	934	5 436
1997	1	78	385	2 100	1 938	962	5 464
1998	2	86	367	2 089	1 968	977	5 489

Källa: Vägverket

Tabell 8. Internationell trafikolycksstatistik 1997

Land	Dödade	Miljoner invånare	Motorfordon i 1000-tal	Dödade per 100 000 invånare	Dödade per 100 000 motorfordon
Belgien	1 364	10,2	4 891	13,4	27,9
Danmark	489	5,3	2 142	9,3	22,8
Finland	438	5,1	2 226	8,5	19,7
Frankrike	8 444	58,5	31 267	14,4	27,0
Grekland	2206	10,5	3 589	21,0	61,5
Irland	472	3,7	1 432	12,8	33,0
Italien	6 724	57,5	33 975	11,7	19,8
Luxemburg *	71	0,4	257	17,3	27,6
Nederländerna	1 163	15,6	6 516	7,5	17,8
Portugal	2730	9,4	3 944	29,0	69,2
Spanien	5 604	39,3	18 553	14,3	30,2
Storbritannien	3 743	59,0	28 796	6,3	13,0
Sverige	541	8,8	4 040	6,1	13,4
Tyskland	8 549	82,0	43 755	10,4	19,5
Österrike	1 105	8,1	4 108	13,7	26,9
Summa EU	43 643	373,3	189 491	11,7	23,0
Australien	1 766	18,5	11 025	9,5	16,0
Japan	11 254	126,2	70 003	8,9	16,1
Kanada	3 064	30,3	16 815	10,1	18,2
Norge	303	4,4	2 154	6,9	14,1
Nya Zeeland	540	3,7	1 851	14,4	29,2
Schweiz	587	7,1	3 850	8,3	15,2
Ungern	1 391	10,2	2 766	13,7	50,3
USA	41 967	267,6	201 170	15,7	20,9

* Avser 1996

Källa: International Road Traffic Accident databas (IRTAD), OECD, Bilismen i Sverige

KÄLLFÖRTECKNING

- Bilindustriföreningen, Bilismen i Sverige 1998.
- Brüde, U. Vart är antalet dödade och skadade i trafik på väg? Modell för fortlöpande kontroll av måluppfyllelsen. VTI. Notat 71-1998. Linköping 1998.
- Buzeman Jewkes, D. Car compability in frontal crashes. Chalmers tekniska högskola. Göteborg 1998.
- Cedersund, H-Å. Bilbältesanvändningen i Sverige 1998. VTI. Meddelande 851. Linköping 1999.
- Henriksson, E. Öström, M. Eriksson, A. Björnstig, U. Fordonsrelaterade dödsfall – en analys av potentiell överlevnadsbarhet. Institutionen för Rättsmedicin. Umeå universitetet. Umeå 1998.
- Höök, H. Varför blev följden döden – när man bara kört av vägen? En bearbetning av Vägverkets djupstudiematerial. Umeå universitetet. Umeå 1998.
- Larsson, J. Bearbetning av Socialstyrelsens patientstatistik för 1988–1996 avseende trafikskadade. VTI. Notat 75-1998. Linköping 1998.
- Lindahl, E. Undersökning av cykelhjälmsanvändningen i tätort augusti–september 1998. Resultat- och metodrapport. Vägverket 1998:95. Borlänge 1998.
- Lindahl, E. Stenbäck, I. Provundersökning av cyklisters synbarhet i tätort oktober–november 1998. Resultat och metodrapport. VV 1999:1. Borlänge 1999.
- Nationellt trafiksäkerhetsprogram 1995–2000. Vägverket. Borlänge 1994.
- Nilsson, A. En studie av hastigheter och tidluckor 1998. Resultatrapport. Vägverket 1999:2. Borlänge 1999.
- Nolén, S. Preliminära resultat från 1998 års observationsstudie över cykelhjälmsanvändning i Sverige. VTI. PM 1999-01-03. Linköping 1998.
- Nollvisionen och det trafiksäkra samhället. Prop. 1996/97:137. Stockholm 1997.
- På väg mot det trafiksäkra samhället. Kommunikationsdepartementet. Ds1997:13. Stockholm 1997.
- Regleringsbrev för budgetåret 1998 avseende Vägverket. Regeringsbeslut K97/4927/SM (delvis) K97/4273/3. Stockholm 1997.
- Stenbäck, I. En studie av bilbältesanvändningen september 1998. Resultat- och metodrapport. Vägverket 1998:98. Borlänge 1998.
- Thulin, H. Exponering, risk och skadekonsekvens för olika trafikantgrupper under dygnet. KFB & VTI forskning/research 17. Linköping 1997.
- Thulin, H. Nilsson, G. Exponering, skaderisker och skadekonsekvenser för olika färdstätt och åldersgrupper. VTI. Rapport 390. Linköping 1994.
- Trafikbarometern Vägverket, Borlänge januari 1999.
- Trafikskadade kända genom polis och slutenvård 1994–95. SIKA. Rapport 1997:5. Stockholm 1997.
- Trafikskador 97. SIKA/SCB. Stockholm 1998.
- Trafiksäkerhet. Resultat från 1997 års enkätundersökning. Vägverket & SCB. Borlänge 1998.
- Ytterbom, U. Tillståndsmätning av bilars ljusbruk. VTI. Notat 72-1996. Linköping 1997.
- Öberg, G. Nilsson, G. Velin, H. Wretling, P. VTI. Berntman, M. Brundell-Freij, K. Hydén, C. Ståhl, A. LTH. Fotgängares och cyklisters singelolyckor. VTI. Meddelande 799. Linköping 1996.

Kontaktpersoner för trafiksäkerhetsrapporten: Magnus Axberg, Hans Rydgren.

Publikation 1999:35 ISSN 1401-9612

Produktion: Ventil reklambyrå AB i samarbete med Vägverket.

Foto: Sid. 5: (t.v.) Leonard Eek Filmproduktion, (t.h.) Magnus Skoglöf. Sid. 6: (t.v.) Kerstin Ericsson, (t.h.) Ulf Palm. Sid. 7: Johan Axelsson. Sid. 9: (t.v.) Mats Gummesson, (t.h.) Hans Holmén. Sid. 10: Kerstin Ericsson. Sid. 11: EURO-NCAP. Sid. 12: Leif Jäderberg. Sid. 13: Ulf Bolinder. Sid. 15: Magnus Odevik. Sid. 17: Kerstin Ericsson. Sid. 19: Magnus Odevik. Sid. 21: Patrik Lindström.



Vägverket

781 87 Borlänge. Telefon 0243-750 00. Telefax 0243-758 25. Texttelefon 0243-750 90
e-post: vagverket@vv.se / Internet: www.vv.se