



# Analys av trafiksäkerhets- utvecklingen 2023

Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet  
mot etappmålen 2030

Trafikverket  
Postadress: 781 89 Borlänge  
E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023  
Författare: Hurtig Per, PLkvtvu  
Dokumentdatum: 2024-04-25  
Publikationsnummer: 2024:091  
ISBN: 978-91-8045-313-4

Produktion: Gullers Grupp AB  
Foto: Jesper Möckborn, Johanna Vikar, Kerstin Ericsson,  
Katja Kircher, Carina Gran, Michael Erhardsson,  
Thomas Fahlander, Leif Jarnevi, Yellowj

# Förord

Denna rapport är den tredje årliga uppföljningen av utvecklingen mot trafik-säkerhetsmålen för vägtrafiken år 2030. Rapporten redovisar och analyserar trafiksäkerhetsutvecklingen under 2023 och innehåller en kortare analys av utfallet samt resultatet för ett antal indikatorer. Vartannat år görs en mer omfattande analys.

Rapporten är framtagen av en analysgrupp som består av analytiker från Transportstyrelsen och Trafikverket. Följande analytiker har deltagit i arbetet: Staffan Berge Holmbom (Transportstyrelsen) samt Rikard Fredriksson, Per Hurtig, Peter Larsson, Magnus Lindholm, Matteo Rizzi och Simon Sternlund (Trafikverket).



# Innehåll

<b>Förord</b> .....	3
<b>Sammanfattning</b> .....	6
<b>Inledning</b> .....	9
<b>Mål 2030</b> .....	10
<b>Utfallsindikatorer</b> .....	11
Antal omkomna .....	11
Antal allvarligt skadade.....	17
Antal suicid i vägtransportområdet .....	26
Antal allvarligt skadade i fallolyckor .....	26
Antal allvarligt skadade cyklister i singelolyckor .....	27
<b>Systemindikatorer</b> .....	29
Säkra vägar, statligt vägnät.....	29
Säkra korsningar, statligt vägnät.....	30
Säkra gator i tätort, kommunalt vägnät.....	31
Säkra fordon.....	32
Säkrare GCM-passager .....	33
Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik .....	34
Suicidpreventiv vägutformning .....	35
<b>Användningsindikatorer</b> .....	37
Hastighetsefterlevnad statligt vägnät .....	37
Hastighetsefterlevnad kommunalt vägnät .....	38
Nykter trafik.....	39
Bältesanvändning .....	41
Hjälmanvändning.....	42
<b>Trafikarbete</b> .....	43
<b>Slutsatser</b> .....	44
<b>Referenser</b> .....	47

# Sammanfattning

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen och etappmål på vägen dit. Det nuvarande etappmålet för vägtrafiken innebär en halvering av antalet omkomna, från 266 (medelvärde 2017–2019), till max 133 omkomna år 2030. Etappmålet innebär också att antalet allvarligt skadade i vägtrafiken ska reduceras med 25 procent utifrån ett motsvarande utgångsvärde. I denna rapport redovisas och analyseras utvecklingen av säkerheten i vägtrafiken utifrån utpekade indikatorer och antalet omkomna. Utöver beslutade nationella etappmål finns även ett etappmål på EU-nivå som innebär en halvering av antalet omkomna till 2030, jämfört med 2019.

Utfallsindikatorer				
Indikator	Beskrivning	Utgångsvärde (medel 2017-2019)	2023	Mål 2030
Antal omkomna	Antal omkomna i vägtrafikolyckor	266	229	133
Antal allvarligt skadade	Antal allvarligt skadade i vägtrafikolyckor	3700	4300	2800
Antal allvarligt skadade i fallolyckor	Antal allvarligt skadade i fallolyckor (ingår inte i definitionen av vägtrafikolycka)	3100	3300	2300
Antal suicid i transportområdet	Antal suicid i vägtransportområdet inklusive antal suicid i hopp från broar (ingår inte i definitionen av vägtrafikolycka)	52	44	minska
Antal allvarligt skadade i singelolyckor cykel	Antal allvarligt skadade i singelolyckor cykel	1600	2200	1200

Systemindikatorer				
Indikator	Beskrivning	Utgångsvärde 2020	2023	Mål 2030
Säkrare vägar, statligt vägnät	Andel trafikarbete på mötesseparerade vägar, statligt vägnät med hastighetsgräns 90-120 km/tim	85 %	85 %	96 %
Säkrare vägar, statligt vägnät	Andel trafikarbete på mötesseparerade vägar, statligt vägnät med hastighetsgräns 80-120 km/tim	64 %	65 %	70 %
Säkrare korsningar statligt vägnät	Andel ÅDT i korsningar med <i>mycket god</i> eller <i>god</i> TS-klass	-	73 %	85 %
Säkrare korsningar statligt vägnät	Andel ÅDT i korsningar med <i>mycket god</i> , <i>god</i> eller <i>mindre god</i> TS-klass	-	91 %	99 %

<b>Systemindikatorer</b>				
<b>Indikator</b>	<b>Beskrivning</b>	<b>Utgångsvärde 2020</b>	<b>2023</b>	<b>Mål 2030</b>
Statligt vägnät, säkrare GCM-passager	Andel GCM-passager med <i>god</i> eller <i>mindre god</i> standard	60 %	61 %	80 %
Kommunalt vägnät, säkrare GCM-passager	Andel GCM-passager med <i>god</i> eller <i>mindre god</i> standard	50 %	53 %	75 %
Säkrare gator i tätort	Andel väglängd 30 och 40 km/tim av alla gator med 30, 40 och 50 km/tim	66 %	70 %	99 %
Säkrare fordon	Andel sålda nya bilar med 5 stjärnor i ett Euro NCAP-test	89 %	88 %	90 %
Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik	Enkät till utvalda kommuner, andel kommuner med hög nivå	15 % (2021)	14 %	70 %
Suicidpreventiv vägutformning	Hoppskydd på tätortsnära höga broar	-	-	-
	Intrångsskydd tätortsnära högtrafikerade vägar	-	-	-
	Viadukter över tätortsnära högtrafikerade vägar	-	-	-

<b>Användningsindikatorer</b>				
<b>Indikator</b>	<b>Beskrivning</b>	<b>Utgångsvärde 2020</b>	<b>2023</b>	<b>Mål 2030</b>
Hastighets- efterlevnad, statligt vägnät	Andel trafik inom gällande hastighetsgräns	49 %	55 %	80 %
Hastighets- efterlevnad, kommunalt vägnät	Andel trafik inom gällande hastighetsgräns	67 %	63 %	80 %
Nykter trafik	Andel trafikarbete med nyktra förare	-	-	99,9 %
Bältesanvändning	Andel observerade bältade i personbil	96,0 %	97 %	99,5 %
Hjälmanvändning, cykel	Andel observerade cyklister med hjälm	43 %	47 %	80 %
Hjälmanvändning, moped	Andel observerade mopedister med hjälm	97 %	95 %	100 %

229 personer omkom i vägtrafikolyckor under 2023. Det är samma nivå som 2022 då 227 personer omkom. Utfallet ligger över nivån som krävs för att följa den nödvändiga utvecklingen (max 199 omkomna år 2023) mot etappmålet 2030.

För 2023 beräknas antalet allvarligt skadade till närmare 4 300. Det innebär att antalet allvarligt skadade ökat markant från 2020 till 2023. Utifrån det index som tagits fram bedöms detta vara en konsekvens av ökad rapporteringsgrad pga Strada-lagen.

Utifrån utfallen för 2023 bedömer vi att det är mycket svårt att uppnå etappmålen för 2030, och vi kan utifrån indikatorernas utvecklingstakt konstatera att det krävs omfattande insatser omgående för att nå etappmålen.





# Inledning

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen och etappmålen på vägen dit. Regeringen beslutade 2020 om ett nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet, som innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent till år 2030.

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

1. **Systematiskt trafiksäkerhetsarbete** i form av att öka vägarnas säkerhet öka fordonens säkerhet, ta fram reglering och lagstiftning, förbättra trafikantutbildning, utöka övervakning med mera.
2. **Omvärldsfaktorer** som inte påverkas av det systematiska trafiksäkerhetsarbetet men som påverkar vägtransportsystemet, exempelvis konjunkturförändringar, trafikökningar, demografiska förändringar och vädervariationer.
3. **Slumpvis variation.** För antalet skadade är den slumpvisa variationen av mindre betydelse eftersom det rör sig om relativt stort antal personer som skadas, men för antalet omkomna kan den vara så hög som 15 procent.

Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige bedrivs på ett systematiskt sätt med utgångspunkt från en målstyrningsmodell. Grundtanken är att etappmålet för 2030 ska uppnås genom detta systematiska arbete. Modellen innebär att man mäter och följer upp ett antal tillstånd i vägtrafiksystemet som har ett verifierat samband med utvecklingen av antalet omkomna och allvarligt skadade. Tillstånden mäts med så kallade trafiksäkerhetsindikatorer. Varje indikator har ett nödvändigt tillstånd för 2030. Tillsammans beräknas dessa nödvändiga tillstånd leda till att etappmålet för antalet omkomna och allvarligt skadade 2030 uppnås. De nödvändiga tillstånden har tagits fram genom en analysmodell som bygger på Trafikverkets djupstudier och olycksdatabasen Strada.

Utfallet av omkomna och allvarligt skadade samt trafiksäkerhetsindikatorerna följs upp och analyseras varje år för att följa utvecklingen mot 2030. Analysen presenteras sedan på årliga resultatkonferenser där olika aktörer deltar.

# Mål 2030

Under 2020 beslutade regeringen om ett nytt etappmål för trafiksäkerhet för 2030. Målet innebär en halvering av antalet omkomna i vägtrafikolyckor, från 266 (medelvärde 2017–2019) till max 133 omkomna 2030. För allvarligt skadade sattes målet till en minskning med minst 25 procent.

Utöver beslutade nationella etappmål finns även ett uttalat mål på EU-nivå om att nå nära noll omkomna i vägtrafiken 2050, samt ett etappmål 2030 som innebär en halvering av antalet omkomna från utfallet 2019. Inom Trafikverkets arbete med att leda samverkan om det övergripande trafiksäkerhetsarbetet har ytterligare två aktörsgemensamma mål för trafiksäkerhet antagits, och dessa mål bör följas upp med samma systematik som regeringens etappmål:

- Antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, ska minska till 2030.
- Antalet allvarligt skadade till följd av falloolyckor inom vägtrafiken ska minska med 25 procent till 2030.

Trafikverket har i en målbaserad planeringsstrategi, så kallad backcasting, beskrivit ett säkert system med nära noll omkomna 2050. I nästa steg utvecklades ett scenario för 2030 med syfte att fokusera på dödsfall och allvarliga skador på ett sådant sätt att etappmålen 2030 uppnås, och i förlängningen det säkra systemet 2050 (PM: Prognos av trafiksäkerhetsutvecklingen och scenarier för att nå målnivåer 2030 och 2050, TRV 2021/72599). Scenariot har legat till grund för indikatorerna och deras respektive nödvändiga tillstånd för 2030. Under 2024 kommer en översyn av indikatorerna att göras utifrån samma metod, där syftet är att besvara följande frågor:

- Räcker planerade åtgärder och fordonsutvecklingen inklusive nuvarande utbytestakt av fordonsflottan för att nå trafiksäkerhetsmålen?
- Om inte, vad krävs för att nå målen och vilka tillstånd är nödvändiga för indikatorerna?

Detta innebär att en eventuell justering av nivåerna för indikatorerna kommer att föreslås under 2024 och presenteras under 2025.

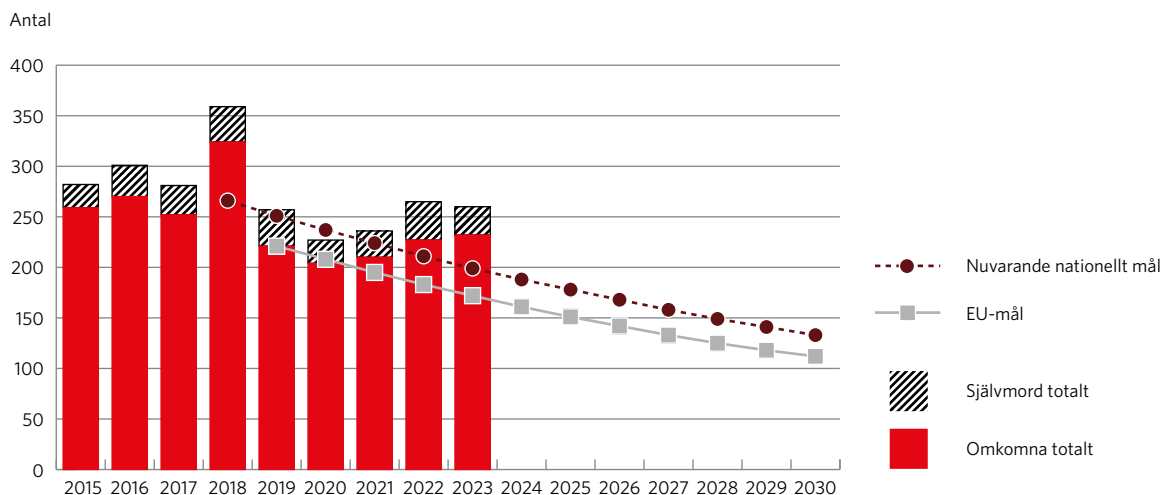
# Utfallsindikatorer

## Antal omkomna

	Utgångsvärde (Medel 2017-2019)	2023	Mål 2030	Bedömd utveckling mot mål
Antal omkomna	266	229	133	Ej i linje

Nuvarande etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen innebär maximalt 133 omkomna år 2030. Målnivån utgår från ett medelvärde av antalet omkomna under åren 2017–2019. Antalet suicid särredovisas eftersom de exkluderas från officiell statistik sedan 2010. Utöver det nationella målet finns ett etappmål på EU-nivå om att halvera antalet omkomna i vägtrafiken mellan 2019 och 2030. Det motsvarar ett etappmål om högst 110 omkomna.

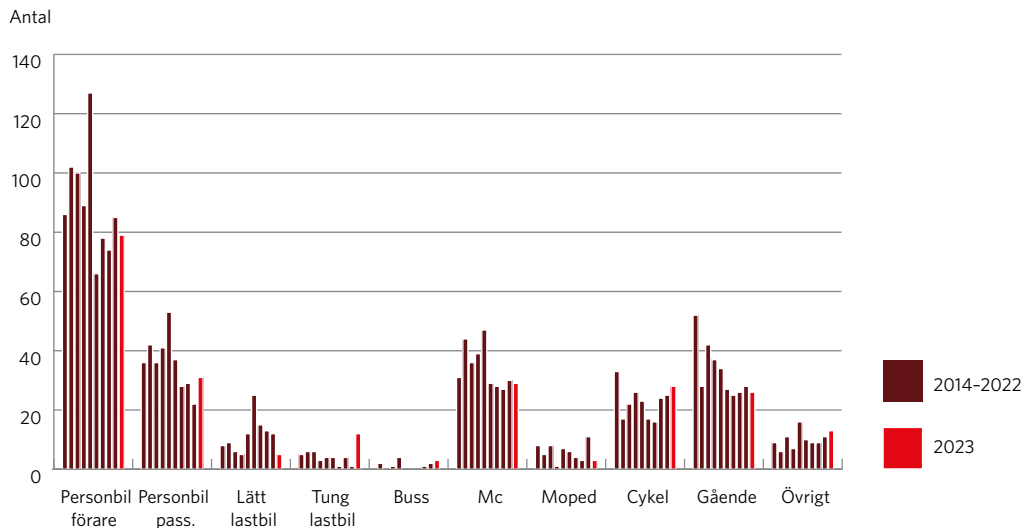
Under 2023 omkom 229 personer i vägtrafikolyckor, se figur 1. Det är i nivå med 2022 då 227 omkom. Antalet omkomna ligger därmed över linjen för nödvändig utveckling till 2030, med högst 199 omkomna år 2023. Antalet suicid i vägtrafiken var 28, jämfört med 38 under 2022. Av figuren framgår också att antalet omkomna 2022 ligger långt över linjen för nödvändig utveckling utifrån EU-målet.



Figur 1. Antal omkomna i vägtrafikolyckor 2015–2023, samt nödvändig utveckling fram till år 2030. Källa: Transportstyrelsen.

## Trafikantkategori

Jämfört med 2022 har antalet omkomna under 2023 i stort sett varit oförändrat bland samtliga trafikantkategorier, utom för personbilspassagerare, lätt och tung lastbil, se figur 2.



Figur 2. Antal omkomna efter trafikantkategori 2014-2023. Källa: Transportstyrelsen.

Historiskt sett är personbiler den enskilt största gruppen bland omkomna i trafiken. Under 2023 omkom 110 personbiler, jämfört med 107 år 2022. För passagerare har antalet ökat från en rekordlåg nivå 2022.

Under 2023 omkom 17 personer i lastbil, vilket är fyra personer fler än under 2022. Omkomna i tung lastbil sticker ut, 12 jämfört med en person 2022. I genomsnitt har 3 personer omkommit i tung lastbil under de fem föregående åren.

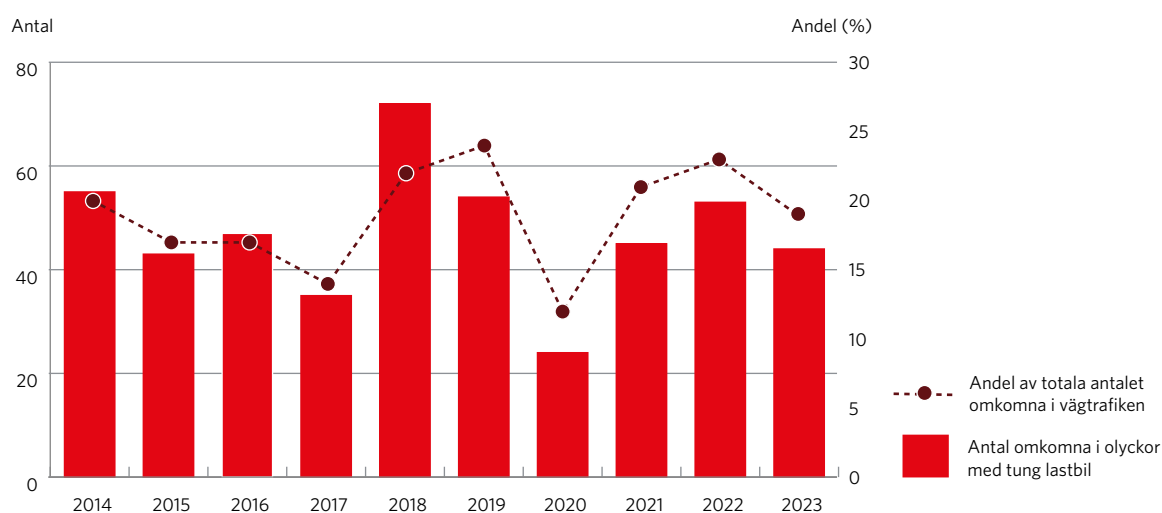
Vid en kollision utgör tunga lastbilars massa en hög risk. Under 2023 omkom 41 personer i olyckor med tung lastbil inblandad, se figur 3. Det motsvarar cirka 20 procent av det totala antalet omkomna i vägtrafiken. I merparten av olyckorna har motparten till lastbilen orsakat olyckan. Omkomna i lätt lastbil ökade kraftigt under 2018–2019, sedan syns en minskning. Under 2023 omkom 6 personer i lätt lastbil vilket är mindre än hälften så många som 2022. I buss omkom två passagerare och en förare under 2023. Under 2022 omkom två i buss.

Antalet omkomna på motorcykel uppgick till 29, under 2022 omkom 30. Utfallet för de senaste fem åren ligger på en lägre nivå jämfört med de föregående fem åren.

Mopedister uppvisade en tydlig ökning under 2022. Under 2023 omkom 3 mopeder, vilket är en återgång till en mera normal nivå.

Under 2023 omkom 28 cyklister och 26 fotgängare i trafikolyckor. Motsvarande för 2022 var 25 respektive 28. Cirka 65 procent av fotgängarna och cyklister omkommer inom tätort. Andelen omkomna cyklister och fotgängare av totala antalet omkomna i vägtrafiken uppgick till 22 procent, vilket inte har förändrats avsevärt över tid.

Två färdsätt som uppmärksammats medialt är elsparkcyklar och A-traktorer. Under 2023 omkom 4 personer på elsparkcykel och 2 personer i A-traktor jämfört med 4 respektive 4 under 2022. Elsparkcyklar finns redovisat i gruppen ”cykel” och A-traktorer i gruppen ”övrigt” i figur 2.



Figur 3. Antal och andel omkomna trafikanter i olyckor med tung lastbil inblandad, 2014-2023. Källa: Transportstyrelsen.

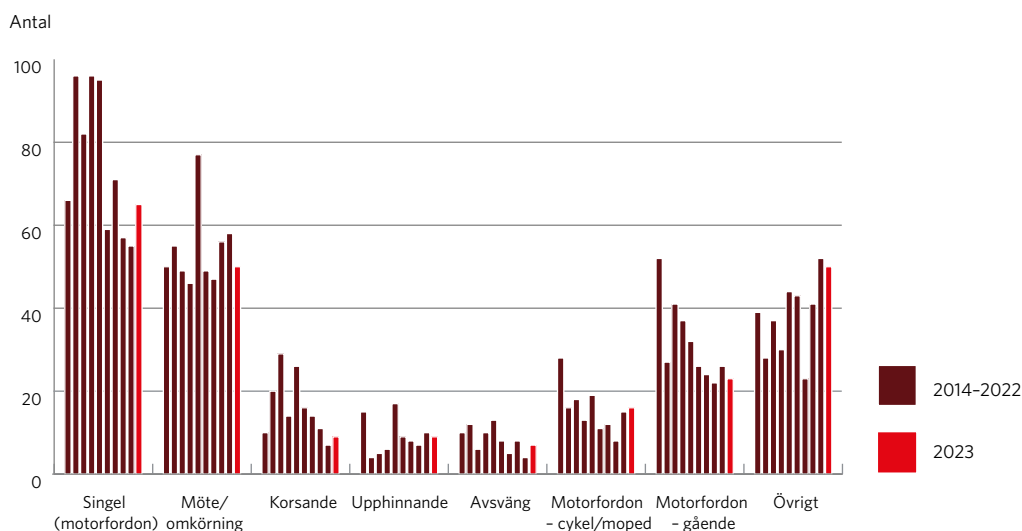
## Olyckstyp

Antalet omkomna i singelolyckor ökade under 2023 jämfört med 2022. De senaste åren har dock antalet omkomna i singelolyckor minskat till nivåerna för olyckstypen möte/omkörning, där nivån varit relativt stabil den senaste 10-årsperioden. Minskningen syns bland såväl personbilar som motorcyklister. Under 2023 omkom 65 personer i singelolyckor och 50 i möte/omkörning. Motsvarande för 2022 var 55 respektive 58.

I korsningsrelaterade olyckor (korsande kurs/avsvängande) har antalet omkomna minskat sedan 2019. Totalt omkom 16 personer i sådana olyckor under 2023 jämfört med 11 personer 2022. Vid en längre jämförelse ser man att andelen korsningsrelaterade olyckor under lång tid legat på cirka 10 procent av det totala antalet omkomna. Nivån för upphinnandeolyckor, som i viss mån också kan knytas till korsningar, har varit mera oförändrad sedan 2019, år 2023 omkom 9 jämfört med 10 personer 2022.

Under 2023 omkom 23 gående i kollision med motorfordon. Motsvarande för 2022 var 26. Trenden pekar mot minskat antal omkomna gående. Bland cyklister och mopedister har utvecklingen varit mera oförändrad. Under 2023 omkom 16 vid påkörning av motorfordon, 2022 omkom 15.

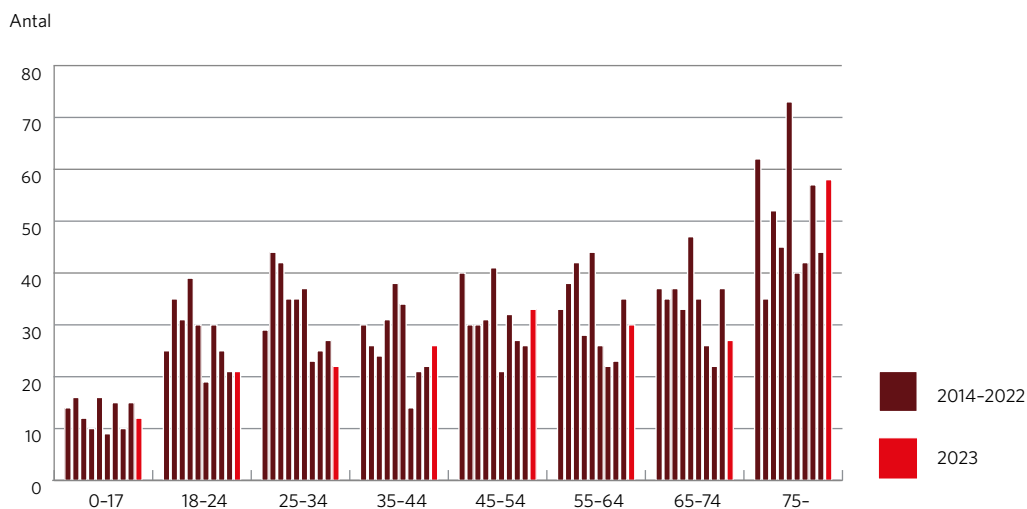
Kategorin Övrigt utgör en relativt stor andel av totala antalet omkomna, ca 20 procent. Såväl antalet som andelen tenderar att öka, främst genom ett tillskott av olyckor med fyrhjulingar, A-traktor, samt cykel singel. Inom Övrigt återfinns moped och cykel som inte körts på av motorfordon, vägtrafikfordon mot tåg, olyckor med traktor/snöskoter/terränghjuling/motorredskap, olyckor med vilt/tamdjur, samt övriga olyckor med motorfordon. Under 2023 har antalet omkomna i kollision med älg ökat, från normalt 3–5 personer årligen till 12 omkomna 2023. Även bland fyrhjulingar syns ett högt utfall, 9 omkomna 2023 jämfört med ett genomsnitt på 4–5 årligen. Inom olycks-typen cykel singel omkom 14 personer, jämfört med 11 år 2022.



Figur 4. Antal omkomna fördelade efter olyckstyp 2014–2023. Källa: Transportstyrelsen.

## Ålder

Under 2023 omkom 58 personer i åldersgruppen 75 år eller äldre. Det är också i den ålderskategorin där antalet omkomna tenderar att öka. Vid en jämförelse mellan pandemiåren 2020–2021 och efterföljande år 2022–2023 så har den tydligaste uppgången skett bland trafikanter äldre än 64 år, samt bland gruppen 35–44 åringar.



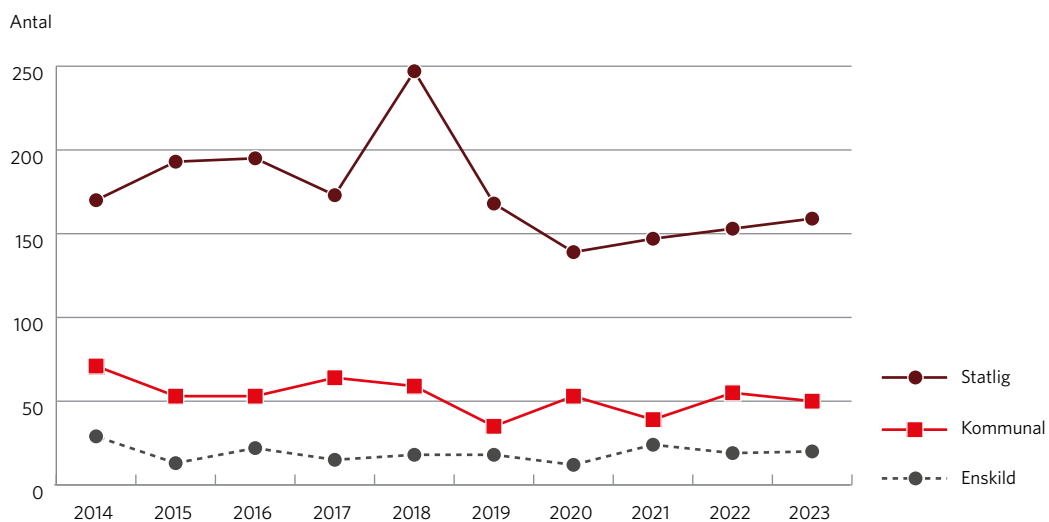
Figur 5. Antal omkomna fördelat efter åldersgrupp 2014–2023. Källa: Transportstyrelsen.

## Kön

Historiskt sett är tre fjärdedelar av alla omkomna i vägtrafiken män. Män står också för mer än hälften, 56 procent, av resandet i vägtrafikmiljö. Det betyder att män är överrepresenterade bland de trafikdödade även när hänsyn tas till resandet. Under 2023 var andelen män bland omkomna 77 procent. Bland omkomna motorfordonsförare var andelen män 85 procent.

## Väghållare

Majoriteten av den tillryggalagda färdsträckan med motorfordon sker på det statliga vägnätet. Det är också där som flest trafikanter omkommer. Under 2023 omkom 159 personer på det statliga vägnätet, 50 på det kommunala och 20 på det enskilda. Motsvarande för 2022 var 153, 55 respektive 19. Utfallet för antalet omkomna på det statliga vägnätet under 2023 ligger 10 procent lägre jämfört med genomsnittet för 2014–2022. Motsvarande jämförelse på det kommunala vägnätet visar att antalet omkomna under 2023 har minskat med 7 procent.



Figur 6. Antal omkomna fördelade efter väghållare 2014–2023. Källa: Transportstyrelsen.





## Antal allvarligt skadade

	Utgångsvärde (Medel 2017-2019)	2023	Mål 2030	Bedömd utveckling mot mål
Antal allvarligt skadade	3 700	4 300	2 800	Ej i linje

Som allvarligt skadad definieras den som i samband med en vägtrafikolycka fått en skada som ger minst 1 procents medicinsk invaliditet. Medicinsk invaliditet är ett begrepp som används av försäkringsbolagen för att värdera funktionsnedsättningar, oberoende av orsak. Ett problem med att använda måttet medicinsk invaliditet är dock att det ofta går lång tid mellan skada och konstaterad invaliditet. Sedan 2007 används därför i stället en metod som gör det möjligt att prognostisera antalet personer med medicinsk invaliditet. Metoden beskrivs i Berg m.fl. (2016). En skada räknas som mycket allvarlig om den orsakar 10 procents medicinsk invaliditet eller mer.

Som källa för allvarligt skadade används Strada (Transportstyrelsens informationssystem om vägtrafikolyckor med personskador). Strada bygger på uppgifter från Polisen och akutsjukhus. Antalet allvarligt skadade beräknas utifrån samtliga skador som rapporteras in av sjukvården och som har uppstått i trafiken. Detta eftersom det endast går att prognostisera antalet allvarligt skadade genom sjukvårdsbedömd skadeinformation.

Sedan början av 2021 är det obligatoriskt enligt lag för sjukhus med akutvård att rapportera trafikskadade till Strada. När lagen, kallad Strada-lagen, infördes så pågick covid-19-pandemin i Sverige och belastade sjukvården väldigt mycket vilket gav en negativ inverkan på sjukvårdens förmåga att rapportera till Strada. Det fanns inte utrymme för alla sjukhus att prioritera rapportering till Strada. Dock har sjukvårdens rapportering ökat stadigt sedan dess och för 2022 och 2023 är rapporteringsgraden även högre än åren innan pandemin, detta till stor del som följd av Strada-lagens införande. För många sjukhus har inte lagen inneburit något tillskott av resurser utan lagkravet gör att rapporteringen får allt längre eftersläpning. Detta i sin tur gör att siffrorna för 2023 inte är kompletta förrän betydligt senare än när denna rapport färdigställs.

Innan det blev obligatoriskt för sjukhusen att rapportera till Strada gjordes en uppräkningsmetod togs fram för att kompensera för olika typer av bortfall i rapporteringen. Innan 2016 var flera sjukhus inte anslutna till Strada och en uppräkningsmetod togs fram för att kompensera för detta. En liknande uppräkningsmetod användes även efter att alla sjukhus anslutit sig 2016, men då för att kompensera för att sjukhusen inte rapporterade alla trafikskadade till Strada. Metoden byggde i stor utsträckning på subjektiva bedömningar av hur mycket ett sjukhus borde rapportera. Då Strada-lagen infördes 2021 blev det nödvändigt att se över beräkningarna av allvarligt skadade i trafiken.

Transportstyrelsen och VTI har tagit fram en uppräkningsmodell som skattar antalet allvarligt skadade på ett sätt som är mindre känslig för sjukvårdens variation i rapportering (Forsman och Eriksson 2023). Modellen

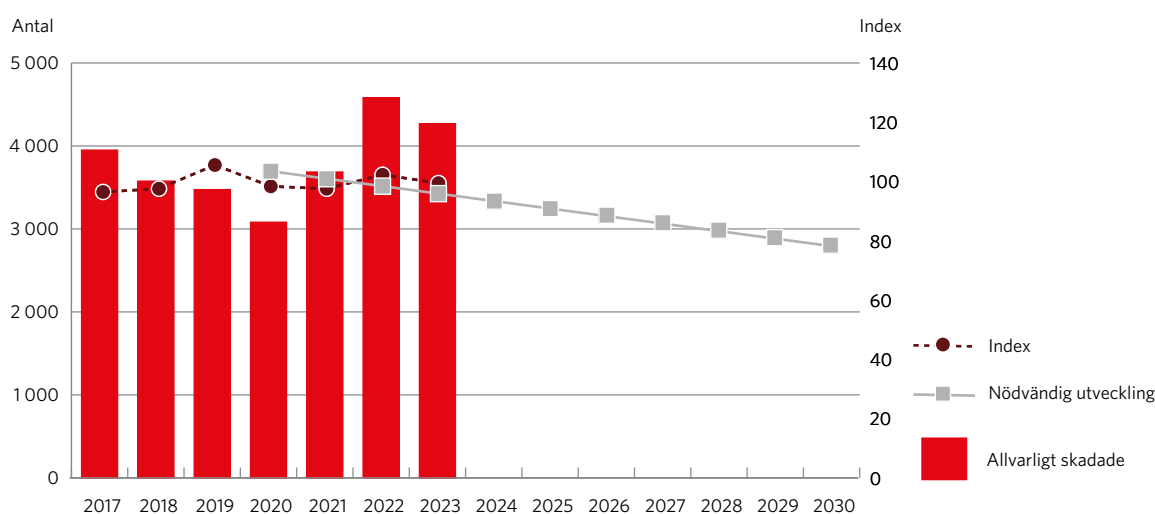
tar hänsyn både till sjukvårds- och polisrapporterade olyckor och skattar dessutom antalet allvarligt skadade som varken sjukvården eller polisen rapporterar. Eftersom modellen är ganska komplex och dess målpopulation är alltför bred och diffus så lämpar den sig inte för etappmålsuppföljningen. Däremot ger modellen en robust skattning av förändringen mellan åren, varför den kan redovisas som ett förändringsindex.

För etappmålperioden 2021–2030 används istället statistik för allvarligt skadade sammanställt av sjukvårdsrapporterad data från Strada, utan någon uppräkningsmodell för bortfall. Detta sätt att beräkna antalet allvarligt skadade är det mest intuitiva men är samtidigt känsligt för förändringar i sjukvårdens rapporteringsgrad. Detta märktes tydligt under covid-19-pandemin då sjukvården inte kunde prioritera Strada-rapportering och antalet allvarligt skadade sjönk kraftigt. Hur stor del av nedgången som berodde på att färre personer skadades i trafiken och hur stor del som berodde på att sjukvården var överbelastad är svårt att säga, men uppräkningsmodellens förändringsindex kan ge en fingervisning.

Fotgängare som fallit omkull och skadat sig i trafikmiljön ingår inte i definitionen av vägtrafikolycka eftersom inget fordon är inblandat. Varje år skadas dock många fotgängare allvarligt i vägtransportsystemet i fallolyckor och de redovisas därför övergripande i avsnittet om olyckstyper nedan.

Riksdagens etappmål för allvarligt skadade i vägtrafiken innebär att antalet allvarligt skadade ska minska med minst en fjärdedel fram till 2030. Som utgångspunkt för detta etappmål beräknas ett medelvärde av antal skadade för perioden 2017–2019. Med nuvarande beräkningsmetod blir medelvärdet 3 700 allvarligt skadade vilket ger ett målvärde 2030 på 2 800 allvarligt skadade.

För 2023 beräknas antalet allvarligt skadade till närmare 4 300, se figur 7. Det innebär att antalet skadade ökat markant från 2020 till 2023. Utfallet för allvarligt skadade ligger alltså en bra bit över linjen för nödvändig utveckling för att nå målet till 2030.

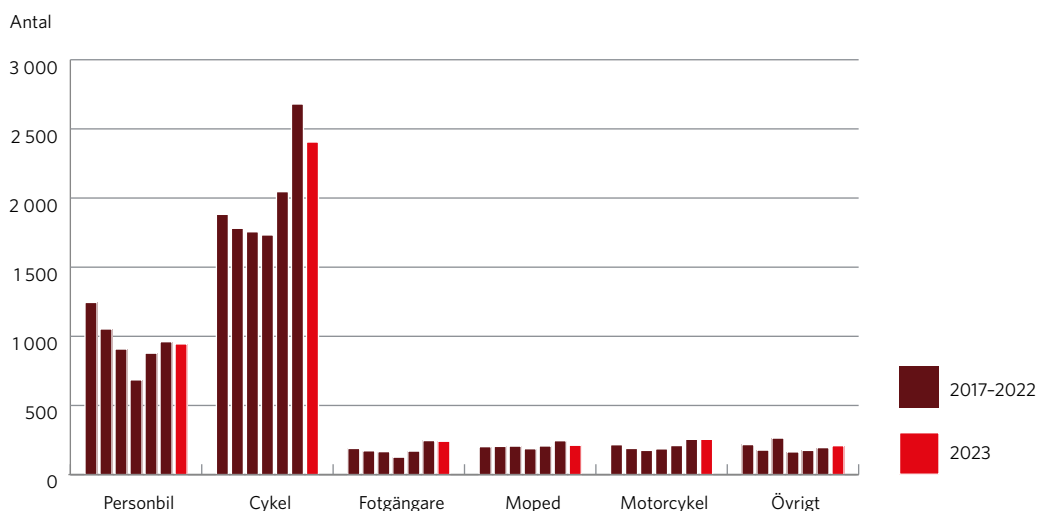


Figur 7. Antal allvarligt skadade och index för allvarligt skadade 2017–2023 samt nödvändig utveckling till 2030. Källa: Transportstyrelsen.

Eftersom Strada-lagen trädde i kraft 2021 och markant höjde sjukvårdens rapporteringsgrad så får man tolka uppföljningen av etappmål 2030 med viss försiktighet. Riktvärdet för etappmålet är medelvärdet av allvarligt skadade för åren 2017-2019 vilket var en period då sjukvårdens rapportering generellt var lägre än efter Strada-lagens införande. Det modellberäknade indexet som ska vara mer oberoende av sjukvårdens rapporteringsgrad visar på betydligt mindre förändringar mellan åren och att nivån av antal allvarligt skadade innan och efter pandemin är i princip oförändrad.

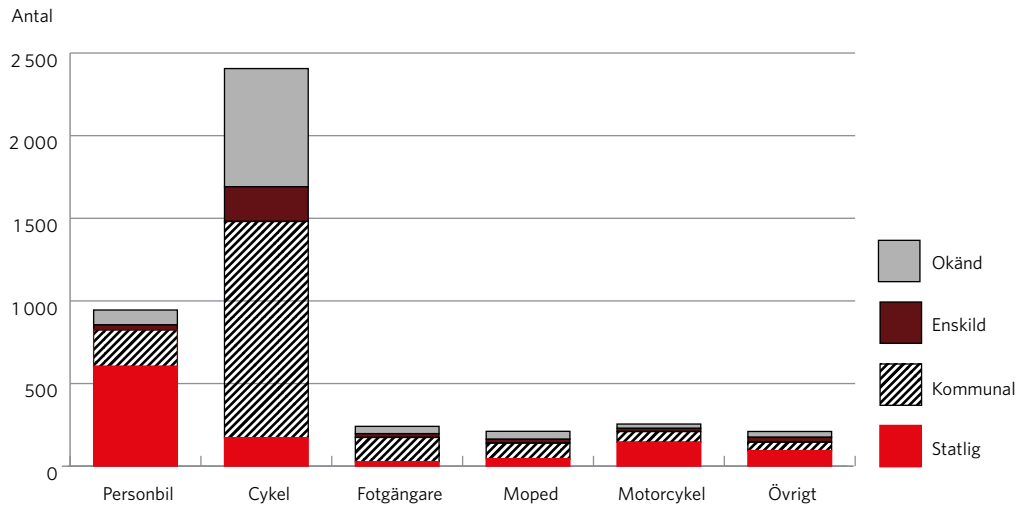
## Trafikantkategori

I figur 8 visas utvecklingen av antalet allvarligt skadade fördelat efter trafikantkategori. Det är tydligt att uppgången av allvarligt skadade de senaste åren inte ser likadan ut för alla trafikantkategorier. Antalet allvarligt skadade personbilar har ökat efter en tydlig nedgång under covid-19-pandemin men är fortfarande under nivån från innan pandemin. För cyklister, som står för drygt hälften av antalet allvarligt skadade, ser det lite annorlunda ut. Antalet skadade cyklister var förvisso som lägst under 2020 men var i nivå med perioden innan pandemin. Samtidigt fick elsparkcykeln, som klassas som en cykel, ett stort genomslag i flera svenska städer och det har varit en stor årlig ökning av antal skadade på elsparkcykel sedan dess. Antalet skadade har ökat inom samtliga trafikantgrupper.



Figur 8. Antal allvarligt skadade per trafikantkategori 2017-2023. Källa: Transportstyrelsen.

Nästan hälften av de som skadats allvarligt under 2023 har gjort det på det kommunala vägnätet, och en knapp fjärdedel har skadats på det statliga vägnätet. Det skiljer dock en hel del mellan olika trafikantgrupper, se figur 9. Sett längre tillbaka i tiden så har andelen allvarligt skadade på kommunala vägar och gator ökat. Detta beror på att antalet allvarligt skadade cyklister inte visar samma positiva utveckling över tid som personbilar.

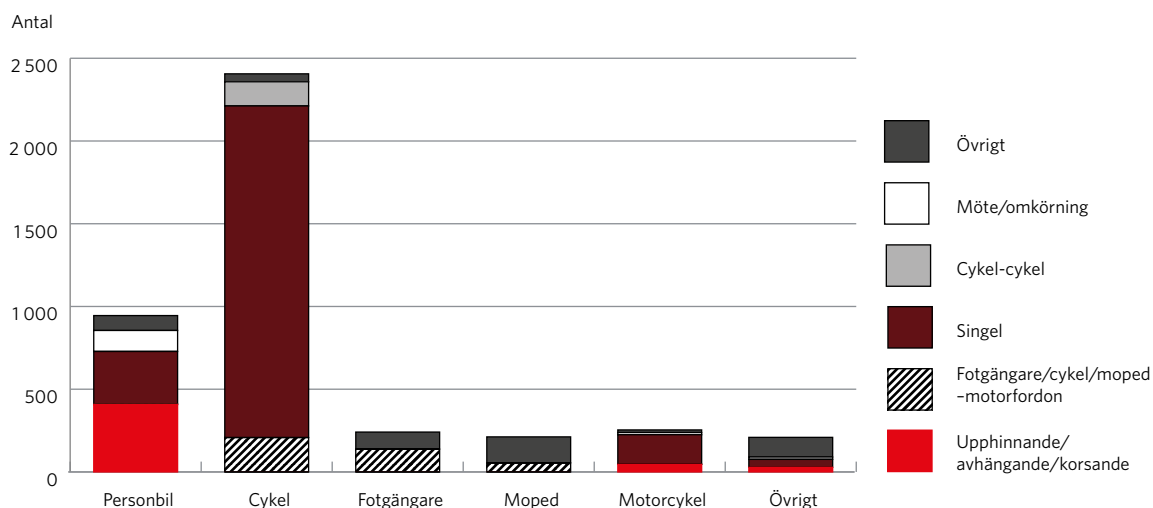


Figur 9. Antal allvarligt skadade uppdelat på trafikantkategori och väghållare 2023.  
Källa: Transportstyrelsen.



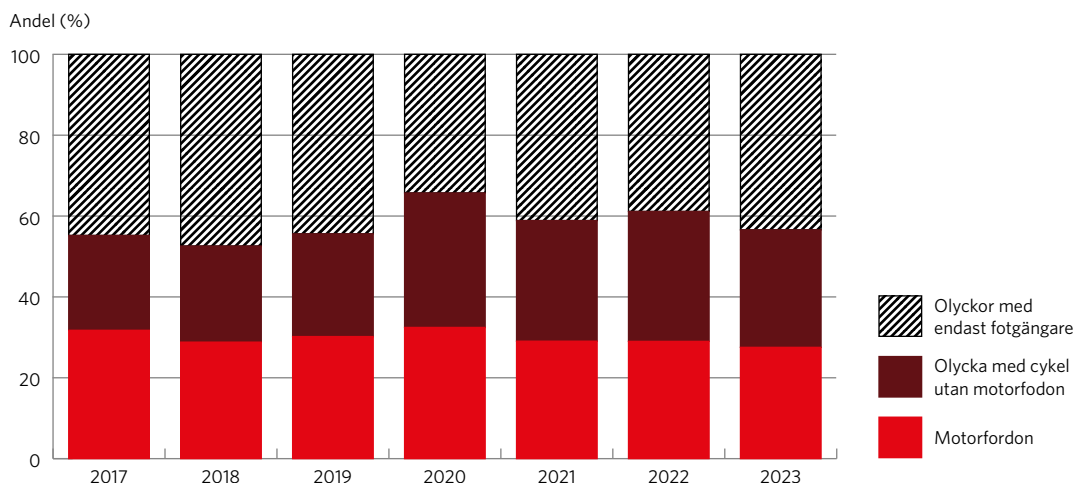
## Olyckstyp

Figur 10 visar i vilken typ av olyckor olika trafikantgrupper skadas. Olyckor som oftare resulterar i allvarliga skador skiljer sig från dödsolyckor. Singelolyckor med cykel och upphinnandeolyckor med personbil utgör två stora olycksgrupper som tillsammans resulterar i drygt hälften av antalet allvarliga skador. Dessa olyckor är frekventa, men resulterar sällan i dödsfall. Det omvända gäller för mötesolyckor med personbil som är ovanliga men krockvåldet är väldigt kraftigt. Därför står de för mindre än en sjättedel av allvarligt skadade i personbil men för nästan hälften av dödsfallen.



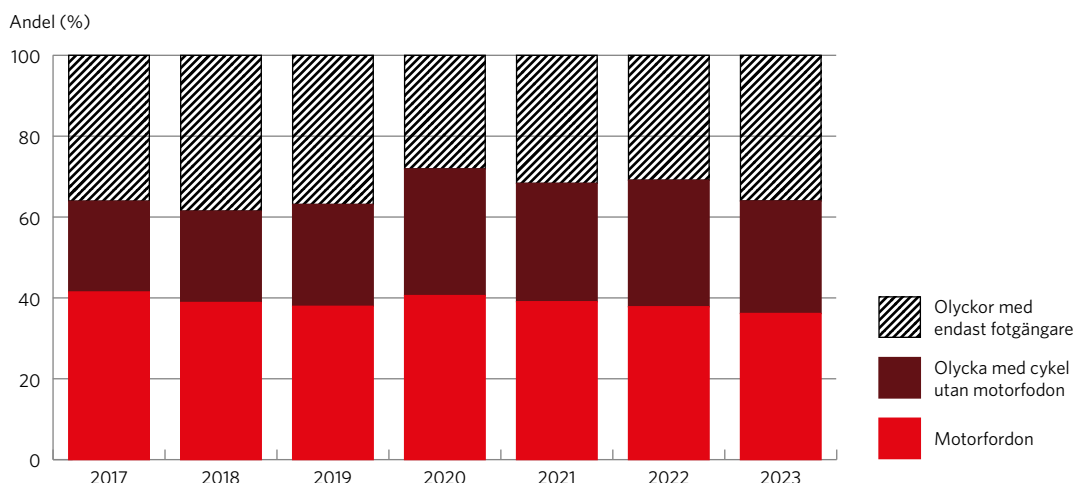
Figur 10. Antal allvarligt skadade uppdelat på trafikantkategori och olyckstyp 2023. Källa: Transportstyrelsen.

Om halk- och fallolyckor bland fotgängare i vägmiljö skulle ingå i definitionen av trafikolyckor skulle det vara den vanligaste olyckstypen med allvarliga skador. Figur 11 visar andelen prognostiserade allvarligt skadade som rapporterats av sjukvården. Andelen allvarligt skadade fotgängare i fallolyckor står för mellan 40 och 50 procent och är för 2023 på samma höga andelsnivå som innan pandemin. Andelen allvarligt skadade i cykelolyckor och motorfordonsolyckor är ungefär lika stor, men cykelolyckor ser ut att öka jämfört med referensperioden 2017–2019. Samtidigt som andelen allvarligt skadade i motorfordonsolyckor minskar något.



Figur 11. Andel allvarligt skadade uppdelat inklusive fallolyckor 2017-2023.  
Källa: Transportstyrelsen.

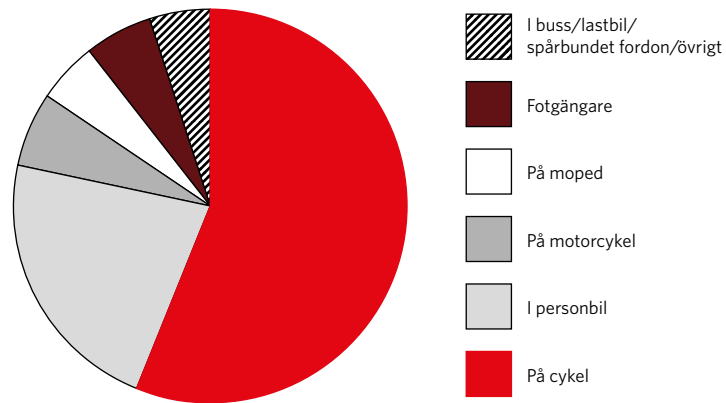
Figur 12 visar mycket allvarligt skadade i trafiken. Med mycket allvarligt skadade menas antalet skadade som förväntas få en permanent funktionsnedsättning på 10 procent eller mer. Jämfört med allvarligt skadade blir bilden lite annorlunda. Andelen mycket allvarligt skadade i motorfordonsolyckor är större, vilket tyder på att risken för allvarligare skador är större i en motorfordonsolycka än singelolycka med cykel eller fallolyckor. Andelen mycket allvarligt skadade i motorfordonsolyckor för 2023 är lika stor som andelen mycket allvarligt skadade i fallolyckor för fotgängare, något som inte brukar vara fallet. En förklaring till att andelen allvarligt skadade i cykel- och fallolyckor ökat efter pandemin kan vara att sjukvården tidigare prioriterat bort att rapportera den typen av olyckor men sedan lagens införande 2021 blivit betydligt bättre på detta. Detta gör att vi bör tolka utvecklingen med försiktighet.



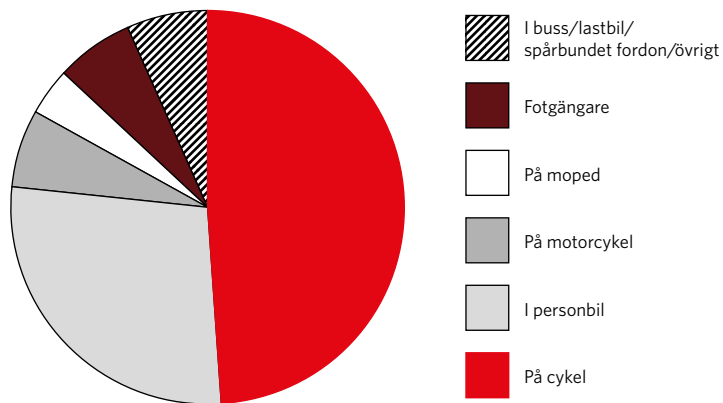
Figur 12. Andel mycket allvarligt skadade inklusive fallolyckor 2017-2023.  
Källa: Transportstyrelsen.

## Skadetyper

Fördelningen av allvarligt skadade mellan olika trafikantgrupper och allvarlighetsgrad kan ses i figur 13 och 14 nedan. Cyklister och personer som färdas i personbil är de trafikantgrupper som utgör störst andel av både allvarligt skadade och mycket allvarligt skadade.



Figur 13. Fördelning av allvarligt skadade per trafikantgrupp 2023.  
Källa: Transportstyrelsen.

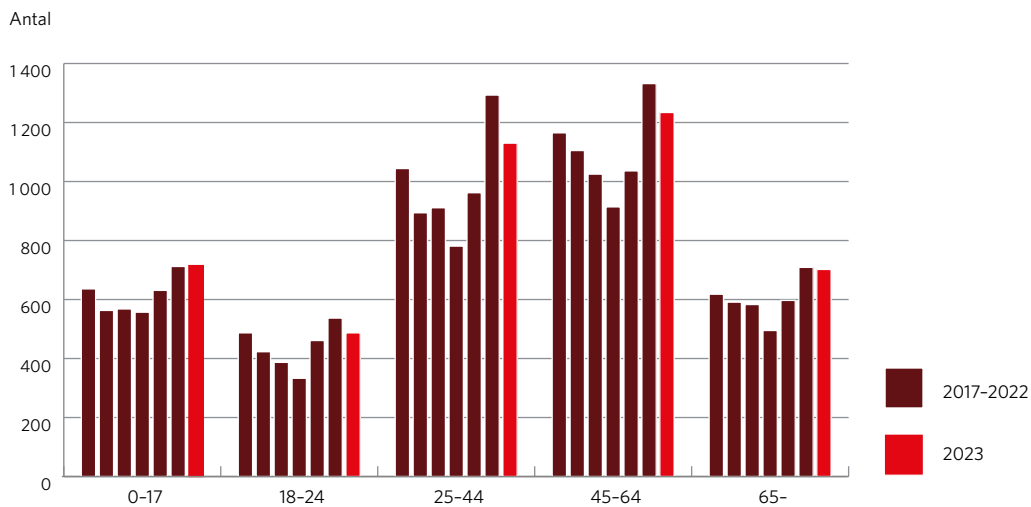


Figur 14. Fördelning av mycket allvarligt skadade per trafikantgrupp 2023.  
Källa: Transportstyrelsen.

## Ålder

Figur 15 visar hur utvecklingen av allvarligt skadade ser ut fördelat på olika åldersgrupper. En tydlig minskning kan ses för alla åldersgrupper utom möjligen 0–17 år under 2020. Sedan ökar antalet allvarligt skadade fram till 2022. Den mest troliga anledningen till att allvarligt skadade sedan minskar under 2023 i alla åldersgrupper är att sjukvårdens rapportering av 2023 inte är helt klar, utan rapporteringen släpar efter.

Den vanligaste olyckstypen för allvarligt skadade barn 0–17 år är singelolyckor med cykel, som står för en stor del av skadorna.



Figur 15. Antal allvarligt skadade fördelat på åldersgrupper 2017–2023. Källa: Transportstyrelsen.

## Analys och diskussion

Under perioden 2017 till 2023 pekar utfallet på en förskjutning av allvarligt skadade där andelen skadade i personbil blir allt mindre samtidigt som andelen skadade på cykel ökar. Innan pandemin var ungefär hälften av alla allvarligt skadade cyklister, den andelen 2022 är närmare 60 procent. En sådan kraftig förändring på kort tid kan bero på flera saker. Under pandemin minskade biltrafiken på våra vägar kraftigt och olycksstatistiken gick ner. För cykel visar siffrorna nästan ingen nedgång under pandemin, detta trots att sjukvården hade svårt att hänga med i rapporteringen. Detta gör att andelen skadade cyklister under denna period ökade kraftigt, något som 2021 och 2022 blev ett allt tydligare mönster. Det är också troligt att elsparkcykeln bidragit till ett ökat antal allvarligt skadade på cykel. Elsparkcykelns bidrag till RPMI är inte beräknat, men statistik över antal olyckor med elsparkcykel<sup>1</sup> visar en kraftig ökning från och med 2019.

1 <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/olycksstatistik/statistik-over-vagtrafikolyckor/>



Att antalet allvarligt skadade personbilar inte ökat jämfört med perioden innan pandemin, detta trots att sjukvården blivit bättre på att rapportera, tyder på en positiv utveckling för denna grupp. Möjligen att sjukvården redan innan Strada-lagen trädde i kraft var mån om att rapportera olyckor med motorfordon, vilket i så fall skulle innebära att lagen inte påverkat olycksstatistiken för denna grupp så mycket som exempelvis för cykel och fotgängare i fallolyckor.

Vi ser också bland de rapporterade olyckorna att en allt större andel händelser som leder till allvarlig skada med långsiktiga konsekvenser (permanent invaliditet med minst 1 procent) handlar om vad som skulle kunna kallas "vardagliga" olyckor, till exempel att man ramlar på cykeln på väg hem från jobbet eller att man blir påkörd av ett fordon bakifrån vid bilpendlingen. Då permanent invaliditet på minst 1 procent är ett lågt ställt krav för att bidra till beräkningen av allvarligt skadade kommer en ökad mängd relativt lindriga olyckor att bidra mycket till totalen av allvarligt skadade. Det troliga är att sjukvården redan innan Strada-lagen trädde i kraft var bra på att rapportera de allvarligare olyckorna.



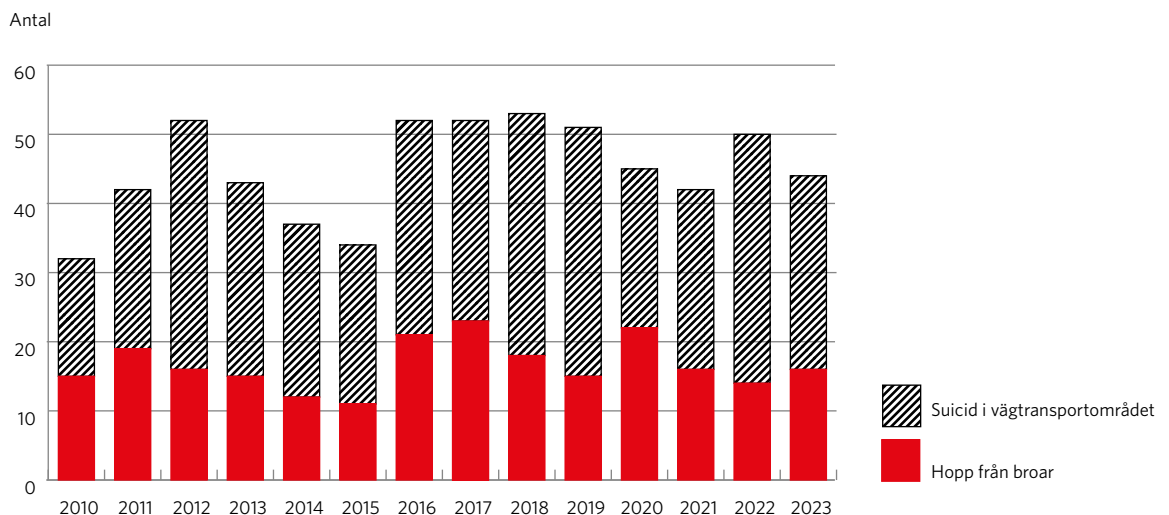
## Antal suicid i vägtransportområdet

Ett av två aktörsgemensamma mål för trafiksäkerhet som antagits av GNS, Gruppen för Nollvisionen i samverkan, är att antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, ska minska mellan år 2020 och 2030.

Antal suicid har under den senaste tioårsperioden legat på cirka 25–35 per år och under samma period omkring 20 suicid i genomsnitt per år genom hopp från broar.

Sverige har sedan 2010 använt sig av en för ändamålet framtagen klassificeringsmetod för att fastställa vilka dödsfall i vägtrafiken som är suicid och vilka som olyckshändelser (Trafikverket 2014:113).

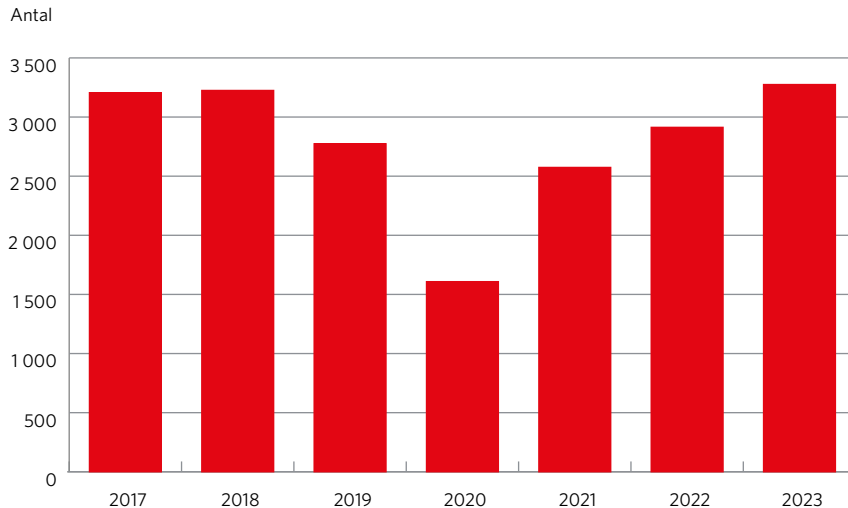
Under 2023 skedde 28 suicid i vägtrafiken, och 16 suicid genom hopp från broar. Andelen suicid av dödsfallen i vägtrafiken har de senaste 10 åren legat på i genomsnitt 10 procent. År 2023 var andelen 12 procent.



Figur 16. Antal suicid i vägtransportområdet samt genom hopp från broar 2010–2023. Källa: Transportstyrelsen.

## Antal allvarligt skadade i fallolyckor

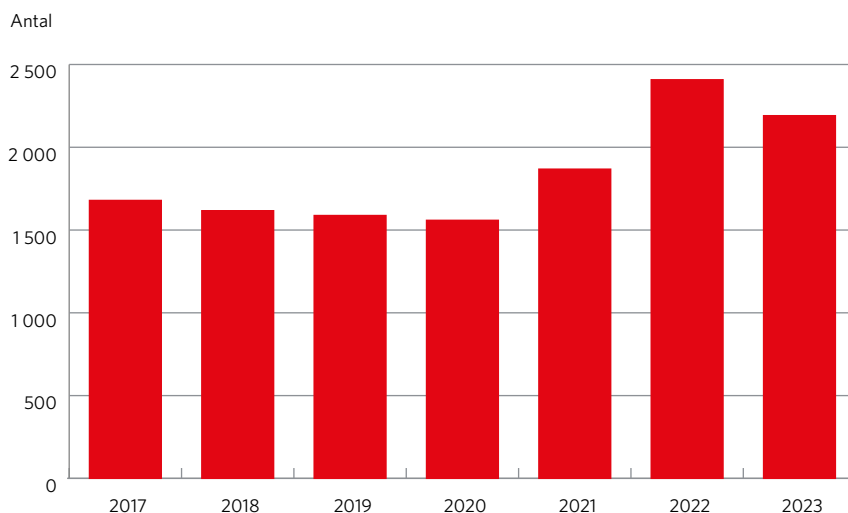
Fallolyckor bland fotgängare i vägmiljö ingår inte i definitionen av trafikolyckor. Det är dock den vanligaste olyckstypen med allvarliga skador. Figur 17 visar andelen prognostiserade allvarligt skadade fotgängare som rapporterats av sjukvården. Andelen allvarligt skadade fotgängare i fallolyckor står för mellan 40 och 50 procent och är för 2023 på samma höga nivå som innan pandemin, 3 300. Målet är en minskning med 25 procent till 2030 utgående från ett medelvärde för åren 2017–2019, dvs högst 2 300.



Figur 17. Allvarligt skadade fotgängare i fallolyckor 2017–2023. Källa: Transportstyrelsen.

## Antal allvarligt skadade cyklister i singelolyckor

För allvarligt skadade cyklister i singelolyckor visar siffrorna nästan ingen nedgång under pandemin, detta trots att sjukvården hade svårt att hänga med i rapporteringen. Antalet skadade cyklister i singelolyckor ökade kraftigt under 2021 och 2022, se figur 18. Det är troligt att introduktionen av elsparkcyklar bidragit till ett ökat antal allvarligt skadade på cykel då statistik över antal olyckor med elsparkcykel visar en kraftig ökning från och med 2019. Målet för allvarligt skadade cyklister i singelolyckor är en minskning med 25 procent till 2030 utgående från ett medelvärde för åren 2017–2019, dvs högst 1200. Under 2023 skadades 2 200 cyklister allvarligt i singelolyckor.



Figur 18. Allvarligt skadade cyklister i singelolyckor 2017–2023. Källa: Transportstyrelsen.



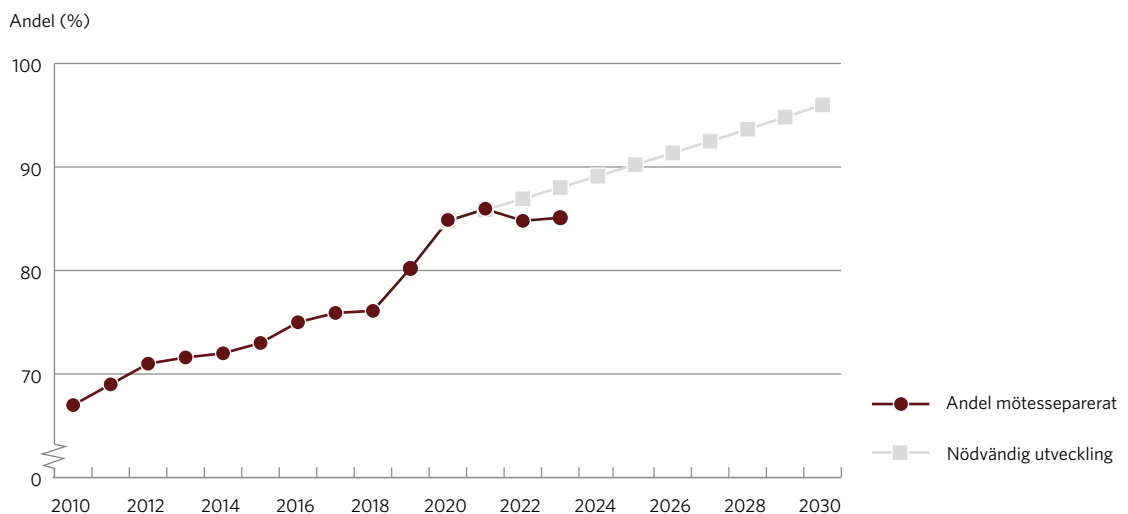
# Systemindikatorer

Systemindikatorerna följer upp vägtransportsystemets utformning på systemnivå. Indikatorernas sammansättning och deras nödvändiga tillstånd 2030 bygger på resultaten från det tidigare beskrivna scenarioarbetet (PM: Prognos av trafiksäkerhets utvecklingen och scenarier för att nå målnivåer 2030 och 2050, TRV 2021/72599).

## Säkra vägar, statligt vägnät

### Indikator för vägar med hastighetsgräns 90-120 km/tim:

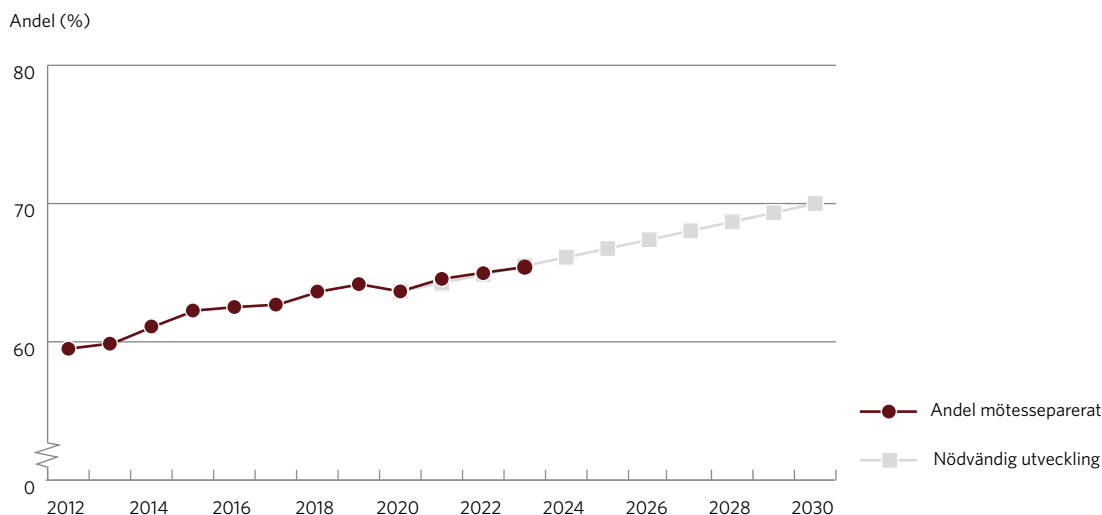
Nödvändigt tillstånd för indikatorn för säkra statliga vägar är att minst 96 procent av trafikarbetet på vägar som har en hastighetsgräns över 80 km/tim ska ske på vägar som är mötteseparerade med mitträcke. Det nödvändiga tillståndet kan nås antingen genom att man sänker hastighetsgränser eller genom att man bygger om till vägar med mitträcke, Figur 19. Utfallet för 2023 var 85 procent. Indikatorn ligger inte i linje med nödvändig utveckling.



Figur 19. Andel trafikarbete på vägar med hastighetsgräns 90-120 km/tim som är mötteseparerade 2010-2023, samt nödvändig utveckling till 2030. Källa: Trafikverket.

### Indikator för vägar med hastighetsgräns 80-120 km/tim:

Nödvändigt tillstånd för att nå etappmålen 2030 är att minst 70 procent av trafikarbetet på vägar som har en hastighetsgräns över 70 km/tim ska ske på vägar som är mötteseparerade med mitträcke, eftersom en sänkning till 80 km/tim endast är en tillfällig lösning på vissa sträckor. Här handlar det alltså om att bygga om högtrafikerade 80-vägar till mötteseparerade vägar. Detta kan t ex vara högtrafikerade vägar som har sänkts från 90 km/tim till 80 km/tim i väntan på ombyggnation till mötteseparerad väg. Utfallet för 2023 var 65 procent. Indikatorn ligger i linje med nödvändig utveckling.

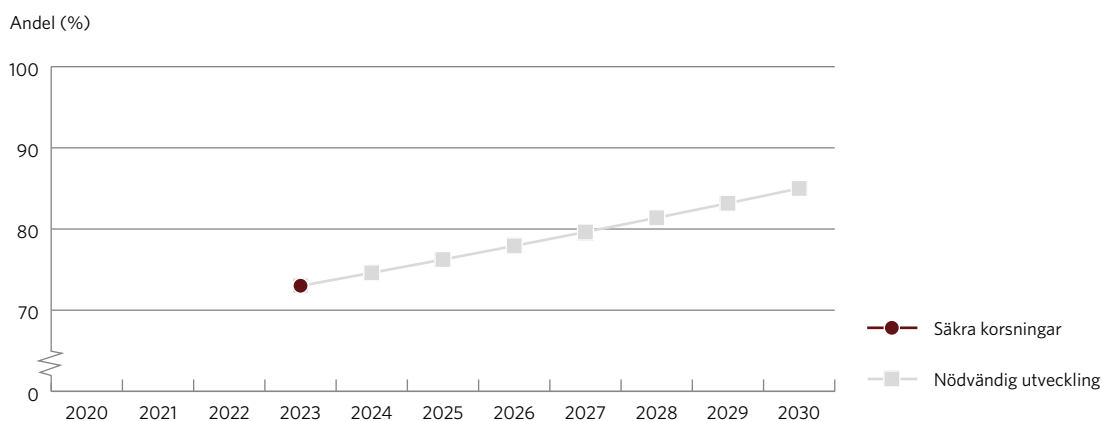


Figur 20. Andel trafikarbete på vägar med hastighetsgräns 80-120 km/tim som är mötesseparerade 2012-2023, samt nödvändig utveckling till 2030. Källa: Trafikverket.

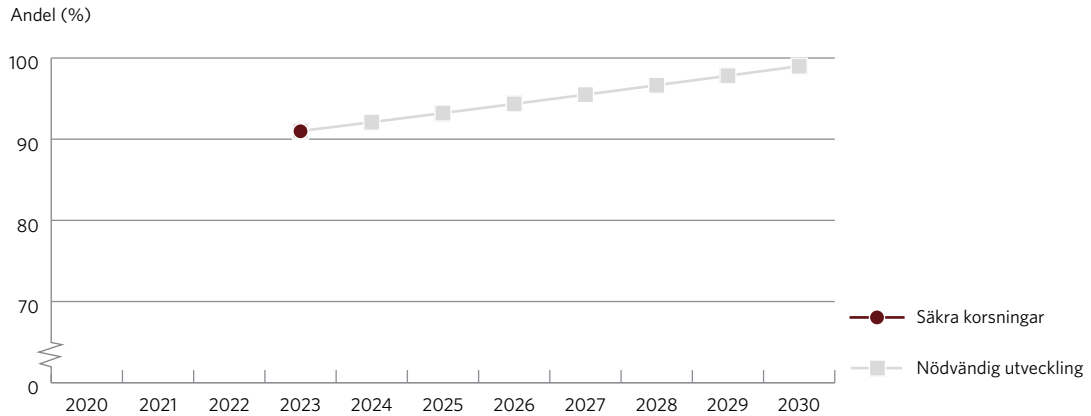
Exempel på åtgärder på det statliga vägnätet utöver dessa är sidoområdesåtgärder, sidoräcken och mitträffling, men även korsningsåtgärder och åtgärder för säkrare cykling.

## Säkra korsningar, statligt vägnät

Det nödvändiga tillståndet 2030 är att inkommande årsdygnstrafik för fordon i korsningar med trafiksäkerhetsklass *mycket god* och *god* utgör minst 85 procent av inkommande årsdygnstrafik för alla korsningar som är klassade på statligt vägnät. Dessutom ska motsvarande nödvändiga tillstånd 2030 för korsningar som klassats som *mycket goda*, *goda* och *mindre goda* vara minst 99 procent, dvs *låg* ts-klass ska vara högst en procent. Utfallet för 2023 var 73 respektive 91 procent, Figur 22 och Figur 23. Denna indikator har varit under utveckling under en tid, därför saknas historiken och därmed inte möjligt att dra slutsatser kring utvecklingen.



Figur 21. Andel fordon i korsningar med *mycket god* eller *god* TS-klass, 2023 samt nödvändig utveckling till 2030. Källa: Trafikverket.



Figur 22. Andel fordon i korsningar med mycket god, god eller mindre god TS-klass, 2023 samt nödvändig utveckling till 2030. Källa: Trafikverket.

Ett exempel på god TS-klass är hastighets säkring till 70 med hjälp av ATK eller med hjälp av vägutformning (så kallad ”70-säkrad korsning”), se bild 1.

Ett annat exempel är cirkulationsplatser, (medan 4-vägs korsningar med hastighetsgräns 80 km/tim eller högre har den lägsta TS-klassen, se bild 2.



Bild 1. 70-säkrad korsning.

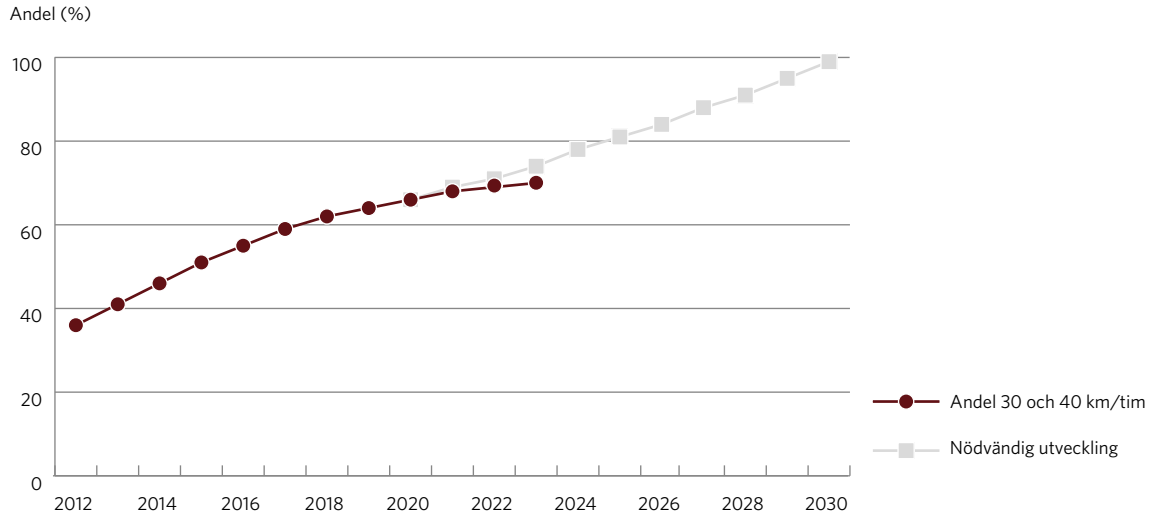


Bild 2. Cirkulationsplats.

## Säkra gator i tätort, kommunalt vägnät

I tätort som i detta fall mer eller mindre sammanfaller med kommunalt vägnät antas en ny bashastighet på 40 km/tim vara en grundförutsättning för att nå en säker stadsmiljö. Utöver detta behöver 30 km/tim säkras i områden där oskyddade trafikanter blandas med biltrafik på ett frekvent och planerat sätt. Det är nödvändigt att 99 procent av väglängden i tätort uppfyller detta 2030. Utfallet för indikatorn 2023 var 70 procent (69 procent 2022) och gäller för kommunala vägar i tätbebyggt område. Nästan hela det kommunala vägnätet med hastighetsgräns 30 km/tim till 70 km/tim utgörs av vägnät inom tätbebyggt område, cirka 93 procent.

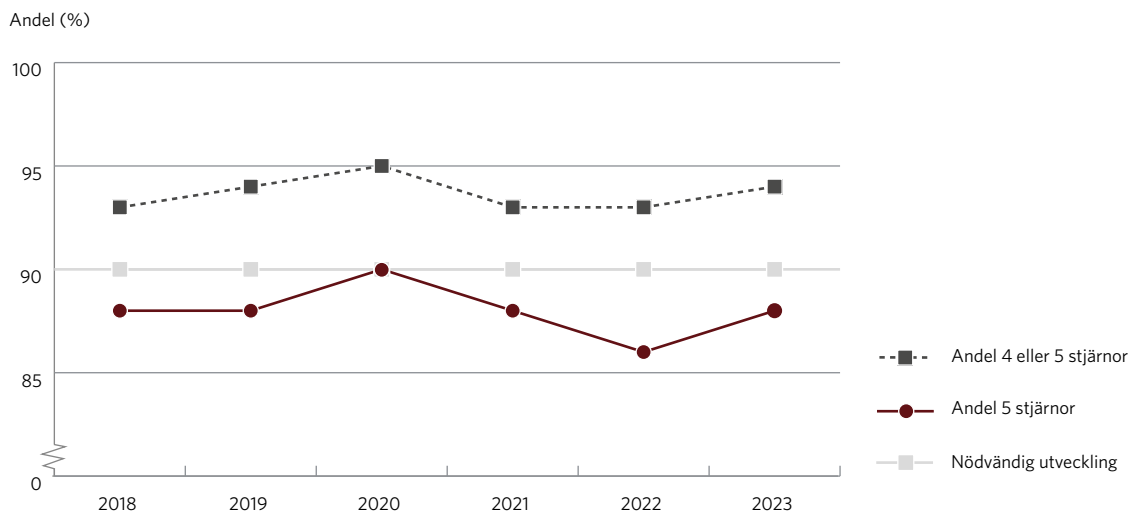
Under 2023 ökade 30-vägar med 62 km, 40-vägar med 52 km medan 50-vägar minskade med 93 km på kommunalt vägnät inom tätbebyggt område. Totalt beräknas drygt 1 100 mil behöva sänkas från 50 km/tim innan 2030, dvs cirka 160 mil/år. Indikatorn bedöms inte vara i linje med nödvändig utveckling.



Figur 23. Andel väg med hastighetsgräns 30 och 40 km/tim på kommunalt vägnät i tätbebyggt område med hastighetsgräns 30 till 50 km/tim 2012-2023, samt nödvändig utveckling till 2030. Källa: Trafikverket.

## Säkra fordon

Antalet nyregistreringar i Sverige under 2023 har stabiliserat sig kring knappt 300 000 personbilar. Av dessa hade cirka 88 procent den högsta säkerhetsklassen i Euro NCAP, oavsett testår. För att nå 2030-målen är det nödvändigt att 90 procent av alla nysålda bilar är 5-stjärniga. Den nuvarande utvecklingen bedöms vara i linje med det nödvändiga tillståndet för 2030 eftersom fyr- och femstjärniga bilar står för 94 procent av nyförsäljningen.



Figur 24. Andel 4- och 5-stjärniga fordon bland nyregistrerade fordon 2018-2023. Källa: Euro NCAP 2018-2023.

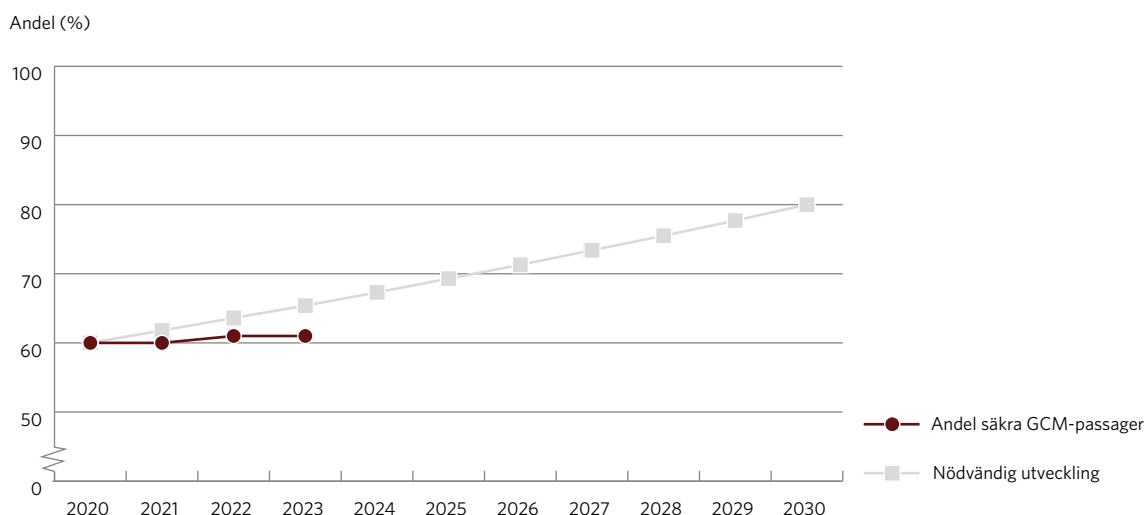


## Säkrare GCM-passager

Målet för indikatorn om andel säkra GCM-passager (gång, cykel och moped-passager) är att minst 80 procent av alla passager på det statliga huvudnätet för bil med årsdygnsmedeltrafik på minst 2 000 fordon ska ha god eller mindre god standard. Med huvudnät avses i denna indikator gator och vägar inom funktionell vägklass 0–5. Ytterligare en avgränsning är vägnummer upp till 500. Motsvarande nödvändigt tillstånd för kommunalt vägnät är 75 procent.

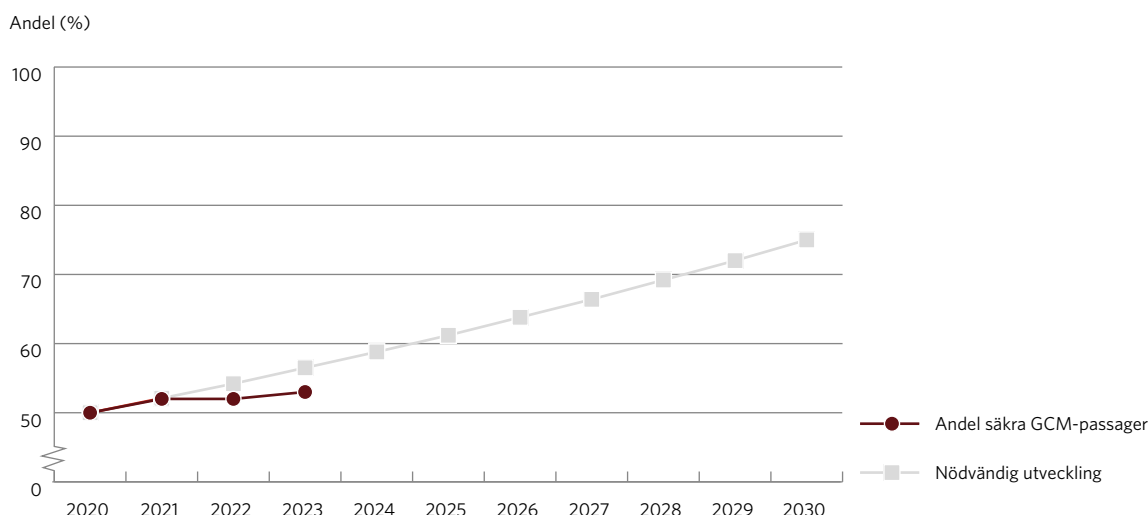
En GCM-passage definieras som god trafiksäkerhetsstandard om den är planskild eller om 85 procent av bilisterna passerar i maximalt 30 km/tim. Det senare åstadkoms mest effektivt genom att ha någon form av fysiskt farthinder i anslutning till övergångsstället. För mindre god standard krävs hastighetsgräns 30 km/tim, 40 km/tim med signalreglering eller avsmalning inom 15 meter.

Vid årsskiftet 2023/2024 beräknas andelen GCM-passager med god eller mindre god standard på statligt vägnät vara 61 procent, vilket motsvarar en oförändrad nivå jämfört med 2022/2023. Utfallet ligger inte i linje med nödvändig utveckling.



Figur 25. Andelen GCM-passager med god standard eller mindre god standard, statligt vägnät 2020–2023, samt nödvändig utveckling till 2030. Källa: Trafikverket.

På det kommunala vägnätet uppgick andelen passager med god standard eller mindre god standard till 53 procent år vid utgången av 2023, föregående år var andelen 52 procent. Utfallet för 2023 är ej i linje med nödvändig utveckling.



Figur 26. Andelen GCM-passager med god standard eller mindre god standard, kommunalt vägnät 2020–2023, samt nödvändig utveckling till 2030. Källa: Trafikverket.

## Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik

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

Indikatorn baserar sig på en webbenkät till samtliga kommuner om deras systematiska arbete för säker gång- och cykeltrafik och genomfördes första gången 2021. Måttet utgörs av andelen ja-svar på 11 frågor i enkäten. 2023 genomfördes en andra enkät. Utfallet 2023 visade att 14 procent av de svarande kommunerna uppnått målet. Detta är något lägre än utfallet 2021 då 15 procent nådde målet. Resultatet har dock påverkats negativt av att speciellt en fråga har varit tvungen att justeras utifrån ändrade förutsättningar. Svarsfrekvensen 2023 uppgick till drygt 64 procent av alla tillfrågade kommuner i Sverige. Mål för 2030 är att 70 procent av kommunerna ska uppnå hög nivå. Indikatorn bedöms inte ligga i linje med nödvändig utveckling.

	Färg	Beskrivning	Antal 2021	Andel 2021	Antal 2023	Andel 2023
Hög nivå	Grön	8-11 ja	26	15 %	27	14 %
Mellan nivå	Gul	4-7 ja	84	49 %	75	40 %
Låg nivå	Röd	0-3 ja	61	36 %	85	45 %
Totalt			171	100 %	187	100 %

Tabell 1. Resultat av enkät om systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik. Källa: Trafikverket.



## Suicidpreventiv vägutformning

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

Fem höga broar finns med i planer för suicidpreventiva åtgärder fram till 2025. Därtill pågår utredningar eller har utredningar redan genomförts avseende suicidpreventiva åtgärder för nio broar men dessa åtgärder bedöms inte starta förrän efter 2025.



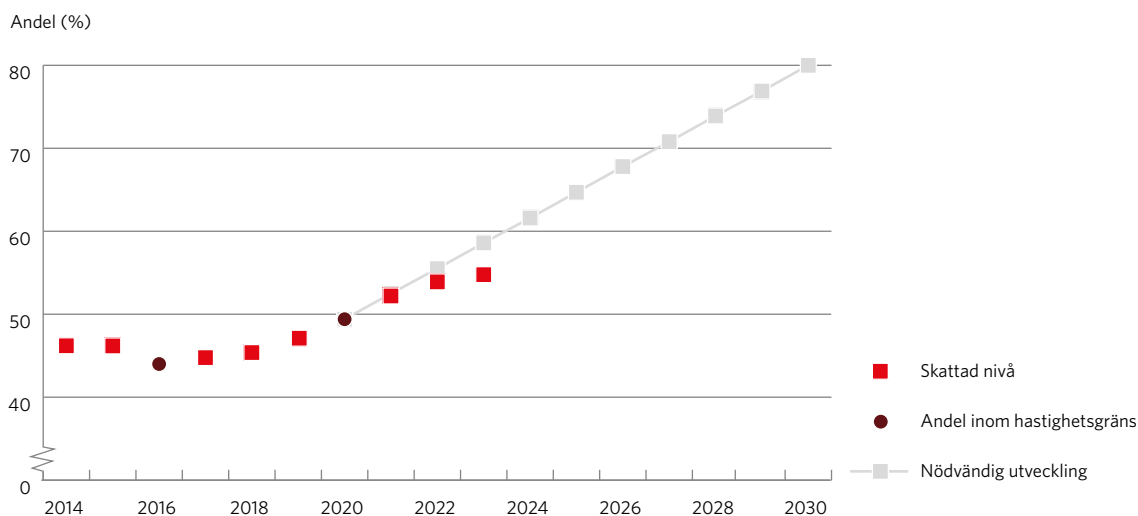
# Användningsindikatorer

Användningsindikatorerna följer upp vägtransportsystemets användning, till exempel hastighetsefterlevnad och bältesanvändning. Användningsindikatorerna följdes även under den förra målperioden, det nödvändiga tillståndet 2030 är ett resultat av det tidigare beskrivna scenarioarbetet.

## Hastighetsefterlevnad statligt vägnät

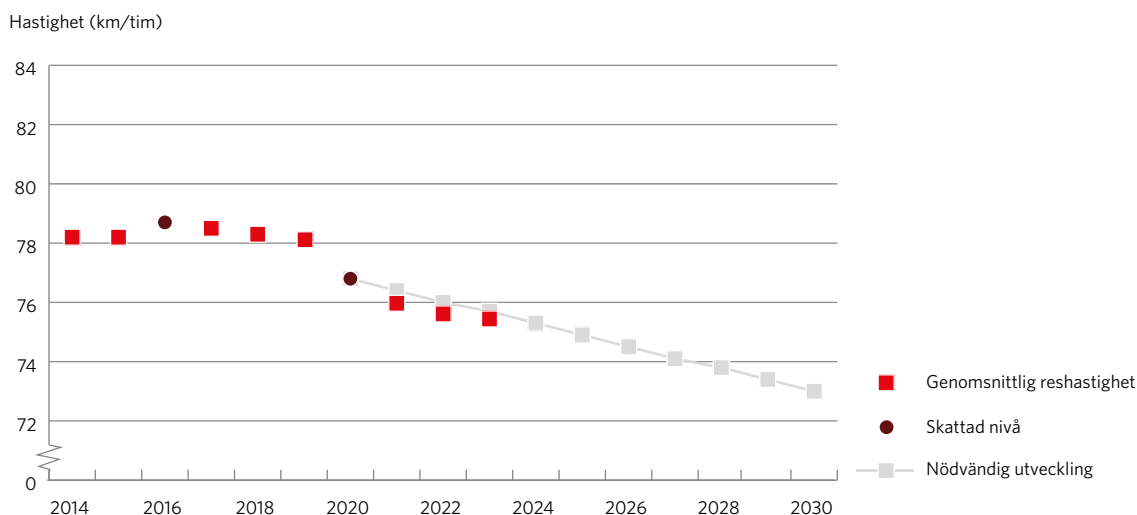
Hastighetsefterlevnad är ett av de mer utmanande områdena för att nå etappmålen 2030. Nödvändigt tillstånd för indikatorn om hastighetsefterlevnad är att den uppnår minst 80 procent på så väl statligt som kommunalt vägnät. Med dagens hastighetsgränser kan en hastighetsefterlevnad på 80 procent förväntas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

Andelen trafikarbete inom tillåten hastighet år 2023 beräknas vara 55 procent för statliga vägar, 2022 var andelen 54 procent. Utfallet för 2023 är ej i linje med nödvändig utveckling mot målet till 2030.



Figur 27. Andelen trafikarbete inom hastighetsgräns på statligt vägnät 2016 och 2020. För år 2014–2015, 2017–2019, och 2021–2023 visas skattad nivå, samt nödvändig utveckling till 2030. Källa: Trafikverket.

Den genomsnittliga reshastigheten beräknas vara mer eller mindre oförändrad jämfört med 2022 års nivå, från 75,6 km/tim till 75,4 km/tim 2023. Utfallet ligger i linje med nödvändig utveckling till 2030.

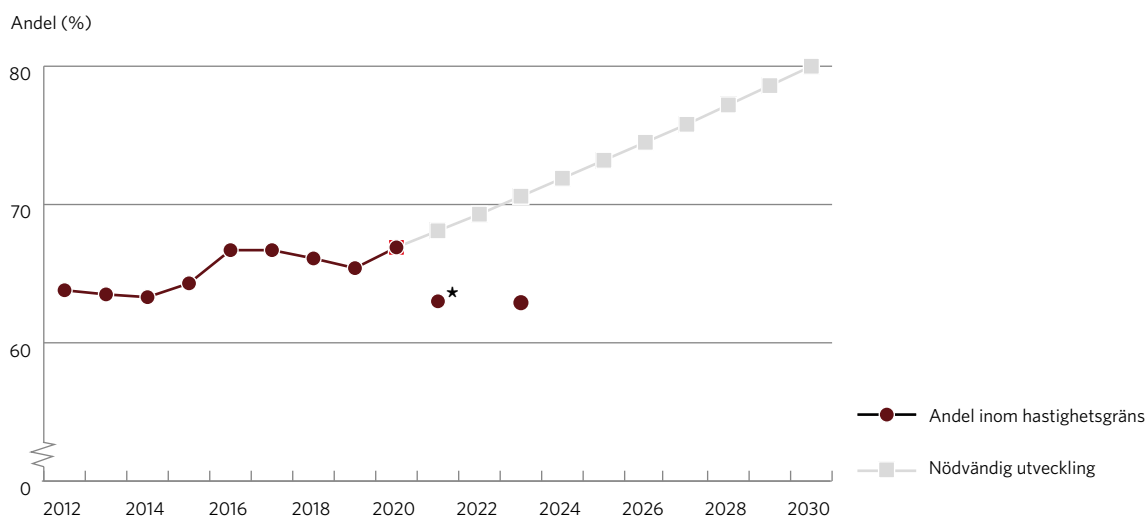


Figur 28. Genomsnittlig reshastighet på statligt vägnät 2016 och 2020. För år 2014–2015, 2017–2019, och 2021–2023 visas skattad nivå, samt nödvändig utveckling till 2030. Källa: Trafikverket.

## Hastighetsefterlevnad kommunalt vägnät

Målet för andel trafikarbete inom hastighetsgräns på kommunalt vägnät är att minst 80 procent av trafikarbetet skulle ligga inom gällande hastighetsgräns år 2030. För reshastigheten är målet för år 2030 att den genomsnittliga reshastigheten ska vara 43 km/tim.

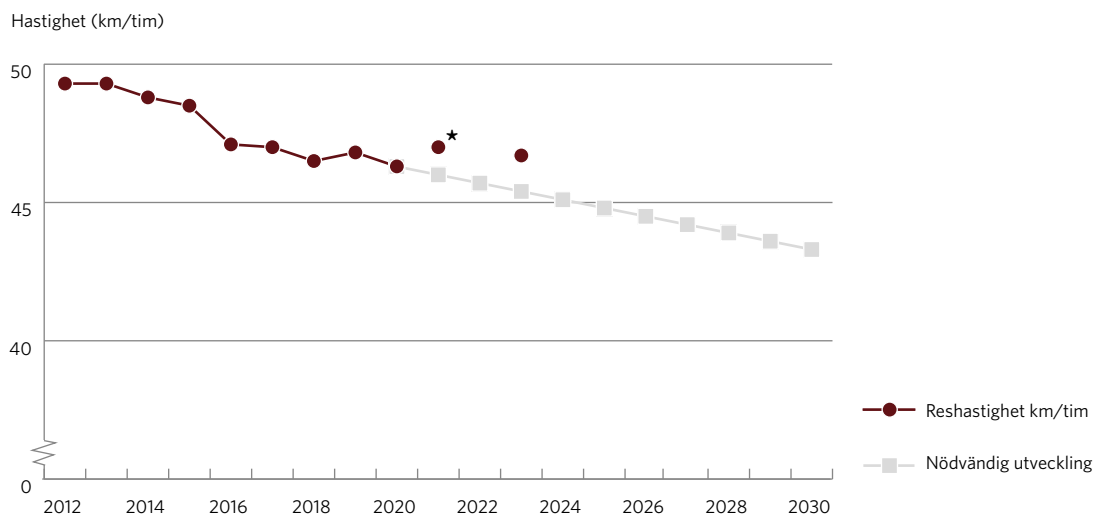
Andelen trafikarbete inom hastighetsgränsen på det kommunala vägnätet under 2023 uppgick till 63 procent. Det är ej i linje med nödvändig utveckling. Under 2022 gjordes inga hastighetsmätningar på det kommunala huvudvägnätet. Serien startade år 2012 med 69 mätplatser och utökades med 11 mätplatser under 2021, fördelade på vägar med hastighetsgräns 50 km/tim och 70 km/tim. Detta innebär att resultaten från och med 2021 inte är helt jämförbara med tidigare år.



Figur 29. Andel trafikarbete inom hastighetsgräns på kommunalt vägnät 2014–2021 och 2023, samt nödvändig utveckling till 2030. Källa: Vadeby (2023).

\*Ökat antal mätpunkter från 2021.

Den genomsnittliga reshastigheten på det kommunala vägnätet var under 2023 46,7 km/tim. Det är inte i linje med nödvändig utveckling.



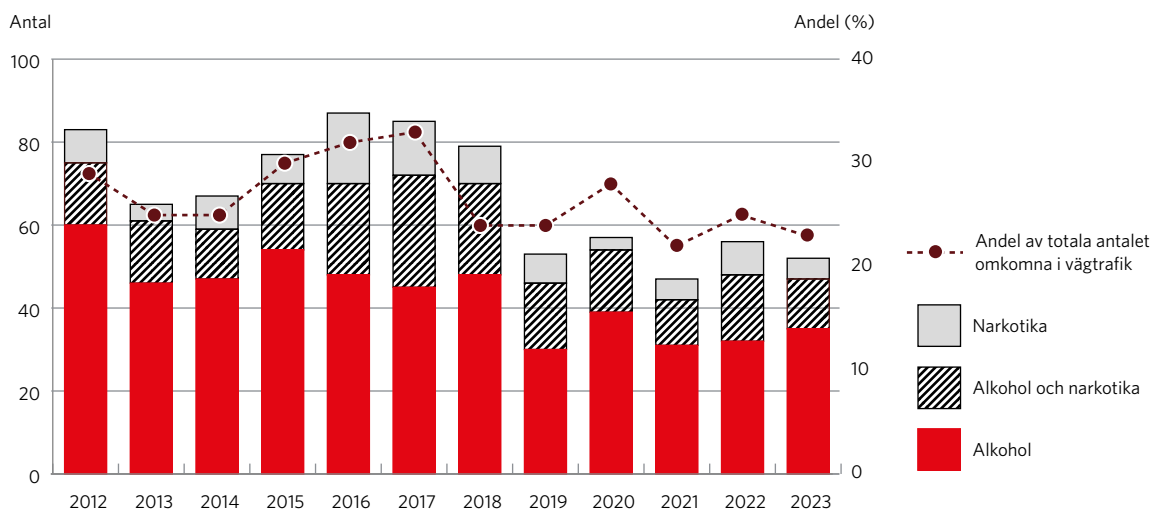
Figur 30. Genomsnittlig reshastighet på kommunalt vägnät 2014–2021 och 2023, samt nödvändig utveckling till 2030. Källa: Vadeby (2023).

\*Ökat antal mätpunkter från 2021.

## Nykter trafik

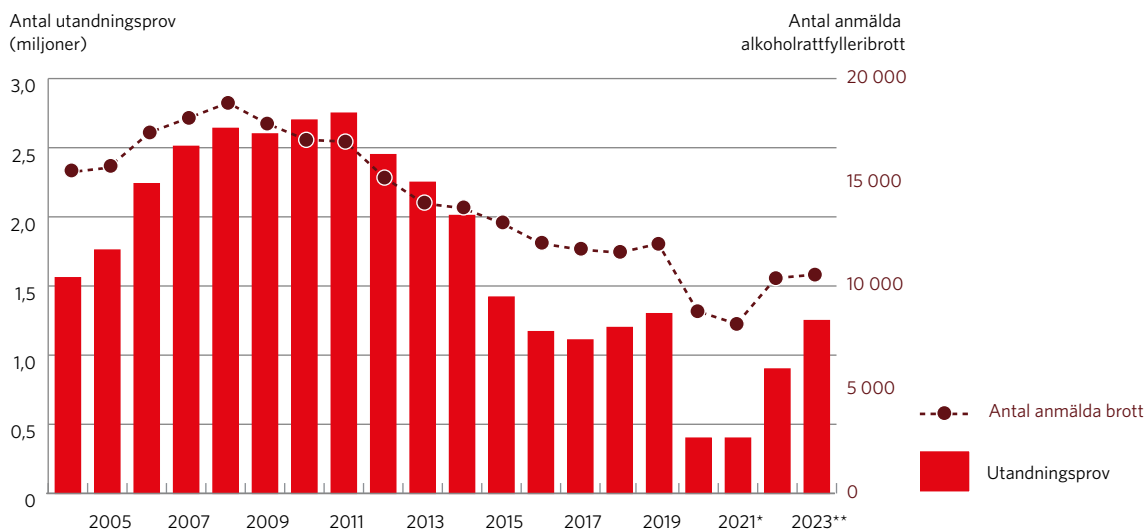
För att följa utvecklingen av trafiknykterheten har tidigare en mätserie baserad på data från polisens kontroller av alkoholpåverkade förare använts. På grund av pandemin minskade antal kontroller kraftigt under både 2020 och 2021. Under 2022 och 2023 har antal prov ökat i takt med att polisen återgått till sina normala rutiner. Eftersom det var över 10 år sedan modellen för beräkning av nykter trafik utvecklades behövs en översyn av beräkningsmetoden för att ta hänsyn till eventuella förändringar som skett i till exempel arbetssätt och sällningsinstrument. Ingen mätserie redovisas därför i årets rapport.

Resultat från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor visar att det omkom 52 personer i alkohol- eller narkotikarelaterade olyckor under 2023, vilket är 4 färre än under 2022. Andelen omkomna i sådana olyckor minskade från 25 procent 2022 till 23 procent 2023.



Figur 31. Andel och antal omkomna i alkohol- och drogrelaterade olyckor 2012–2023. Källa: Trafikverkets djupstudier.

I figur 32 visas polisens utandningsprov i relation till antalet anmälda rattfylleribrott under perioden 2010–2023. Både antalet utandningsprov och antalet anmälda rattfylleribrott med avseende på alkohol ökade under 2023 jämfört med 2022. Antalet prov är nästan tillbaka på samma nivå som innan pandemin, medan anmälda brott inte når upp till lika hög nivå som det var 2019, 10 500 jämfört med 12 000. Även anmälda drograttfylleribrott ligger lägre än vad det gjorde före pandemin.



Figur 32. Antal utandningsprov och antal anmälda alkoholrattfylleribrott 2004–2023. Källa: Trafikverkets djupstudier.

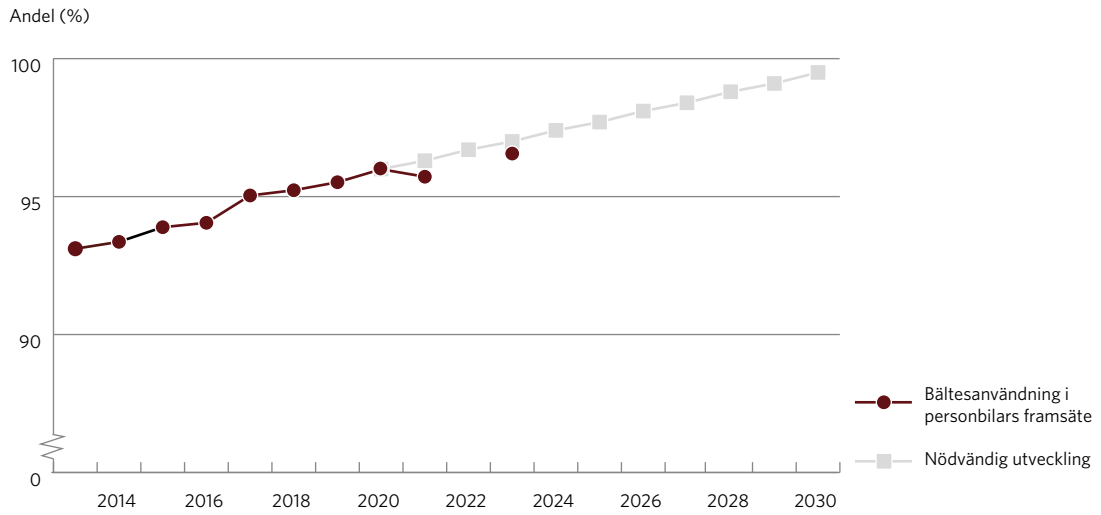
\* Pga av Covid-19-pandemin så har polisen endast gjort riktade prov mot uppenbara fall.

\*\* Uppräknad 2023



## Bältesanvändning

Användningen av bilbälten i personbilars framsäte var 97 procent under 2023, vilket är en ökning med 1 procentenhet jämfört med 2021 (senast tillgängliga data). Utfallet för 2023 är i linje med nödvändig utveckling till 2030.

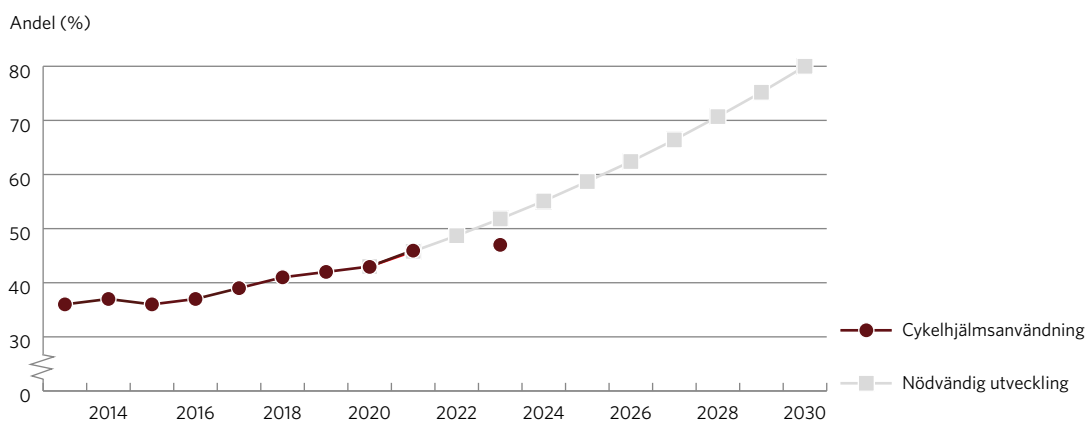


Figur 33. Andel personer som vid observationstillfället var bältade i personbilars framsäte 2013–2023, samt nödvändig utveckling till 2030. Källa: NTF (2013–2021, Trafikia 2023).



## Hjälmanvändning

År 2023 var den observerade sammantagna cykelhjälm användningen 47 procent, vilket är en ökning med 1 procentenhet jämfört med 2021 (senast tillgängliga data). Utfallet ligger 5 procentenheter under linjen för nödvändig utveckling. Bland vuxna använde 41 procent (42 procent 2021) hjälm, och bland barn 69 (64) procent.



Figur 34. Andel observerade cyklister med hjälm 2013–2023. Källa: NTF (2013–2021, Trafikia 2023).

Resultat från den observerade mopedhjälm användningen visar att 95 procent av mopedisterna använde hjälm under 2023, det är en minskning med 3 procentenheter jämfört med den senast tillgängliga mätningen från 2021. Den senaste mätningen har utförts av ny utförare, vilket kan ha påverkat resultatet.

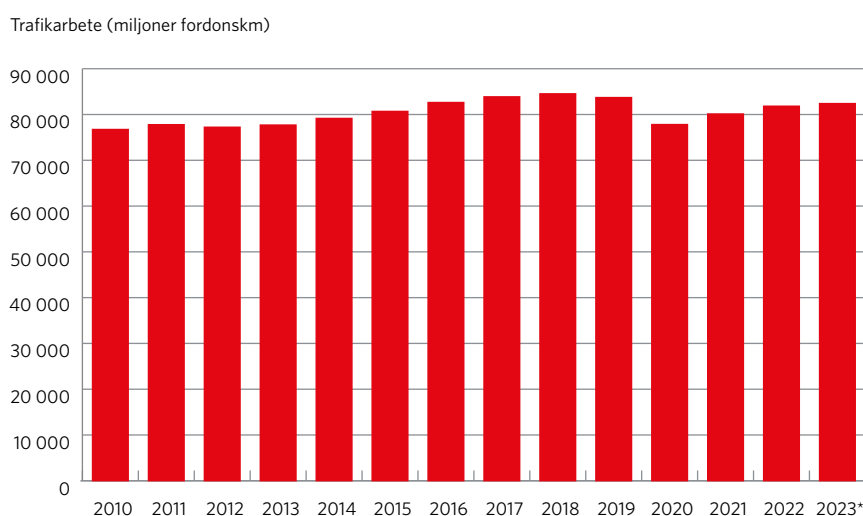


# Trafikarbete

Resultat från Trafikverkets 83 fasta mätpunkter på det statliga vägnätet visar att Trafikarbetet ökade med 0,7 procent 2023 jämfört med 2022. Det motsvarar en trafiktillväxt som är lägre än genomsnittlig tillväxt. Utfallet för 2023 ligger 1,7 procent lägre än 2019, därmed har trafikmängden inte återgått till den nivå som rådde innan pandemin.

I figur 35 visas det totala trafikarbetet i Sverige per år från 2010 och framåt. Där syns tydligt den minskning som skedde år 2020, under covid-19-pandemins första år. Data för 2023 är inte tillgängliga ännu utan har räknats upp med den skattade förändringen av totaltrafiken på det statliga vägnätet.

Den dominerande gruppen är personbilar som står för cirka 80 procent av det totala trafikarbetet på svenska vägar.



Figur 35. Totalt trafikarbete per år, 2010-2023. Källa: Trafikanalys.

\*Data för 2023 är preliminära och har räknats upp med Trafikverkets förändringsfaktor för total trafik.

# Slutsatser

Antalet omkomna i vägtrafiken 2023 låg på samma nivå som 2022. Antalet singelolyckor ökade något 2023 jämfört med 2022.

Under pandemiåren 2020–2022 minskade trafikmängden betydligt och därmed även antalet omkomna. I takt med att pandemins effekter avtagit, har trafikmängden ökat. Trafikverkets mätningar på statligt vägnät visar att vi ännu inte är tillbaka till den nivå vi hade 2019, dvs före pandemin.

Förbättrad hastighetsefterlevnad som leder till lägre hastighetsnivåer är det område som beräknas ha störst potential för att minska antalet omkomna. Nivåerna har under lång tid varit relativt oförändrad, men uppvisat en stegvis förbättring sedan 2018. Andelen trafik som kör inom gällande hastighetsgräns var 2023 cirka 55 procent, vilket kan jämföras med cirka 45 procent 2018. Under samma period har den genomsnittliga reshastigheten minskat från drygt 78 km/tim till drygt 75 km/tim. Även om hastighetsefterlevnaden förbättrats är det fortsatt långt till det nödvändiga tillståndet på 80 procents hastighetsefterlevnad 2030.

Trots låg trafiktillväxt och minskad reshastighet har antalet omkomna inte minskat och ligger över linjen för önskad utveckling mot målet 2030.

Uppföljningen av allvarligt skadade bygger på den information som sjukhusen rapporterar till Strada. Trots Strada-lagen finns fortfarande variationer i



rapporteringsgrad mellan olika sjukhus. Därför har ett kompletterande index för allvarligt skadade tagits fram av VTI tillsammans med Transportstyrelsen.

För 2023 beräknas antalet allvarligt skadade till närmare 4 300. Det innebär att antalet allvarligt skadade ökat markant från 2020 till 2023. Utifrån indexet bedöms detta vara en konsekvens av ökad rapporteringsgrad pga Strada-lagen. Även om detta innebär att trafiksäkerhetsläget inte har försämrats drastiskt, utfallet för allvarligt skadade ligger en bra bit över linjen för nödvändig utveckling för att nå målet till 2030.

Cyklister står för nästan 60 procent av alla allvarligt skadade. Majoriteten skadas i en singelolycka, vilket är relativt ovanligt bland dödsolyckor.

Utifrån utfallen för 2023 bedömer vi att det är mycket svårt att uppnå etappmålen för 2030, och vi kan utifrån indikatorernas utvecklingstakt konstatera att det krävs omfattande insatser omgående för att nå etappmålen.

Trafikverket i samverkan med många aktörer jobbar systematiskt med insatser för att öka trafiksäkerheten på väg. Det kan emellertid vara så att samverkan inom vissa områden inte ger önskvärd effekt. I dessa fall är mer kraftfulla styrmedel avgörande för att aktörerna ska vidta åtgärder för att ett nödvändigt tillstånd ska uppnås. Ett exempel på ett sådant styrmedel är lagstiftning. Vi bedömer att det i vissa fall kan finnas ett behov av förändrad



lagstiftning. Ett exempel på detta är cykelhjälsanvändning. På EU-nivå är två exempel lagstiftning av alkoholås och säkerhetsstyrningssystem för aktörer som genererar yrkesmässiga vägtransporter (i linje med andra transportslag).

Betydande åtgärder för att nå etappmålen:

- Öka hastighetsefterlevnaden. Det finns en positiv utveckling sedan 2018 men det krävs mer. Ökad polisövervakning, fler trafiksäkerhetsameror och att företag i större utsträckning tar ansvar för att hastighetsefterlevnaden säkerställs i sina värdekedjor är viktigt.
- Fler vägar behöver möttesepareras. Idag byggs cirka 6–8 mil/år som skulle behöva vara minst 20 mil/år. Sidoområdesåtgärder och mitträffling är andra viktiga åtgärder.
- Drygt 1 000 statliga korsningar måste åtgärdas för att nå en högre trafik-säkerhetsklass.
- Fortsätt anpassa hastighetsgränsen efter vägens säkerhetsnivå. För de 90-vägar som inte kommer att möttesepareras de närmaste åren, behövs en sänkning till 80 km/tim på alla vägar med ÅDT>1 000. Dödsrisken minskar med cirka 40 procent vid 80 km/tim jämfört med 90 km/tim.
- Förbättra drift och underhåll på gång- och cykelbanor och öka användningen av cykelhjälm till 80 procent. I tätort är en ny bashastighet på 40 km/tim en förutsättning för att nå en säker stadsmiljö och att 30 km/tim säkras i områden där oskyddade trafikanter blandas med biltrafik. Hastighetsgränsen 50 km/tim måste ersättas av 30 eller 40 km/tim inom alla tätorter, totalt drygt 1 100 mil.
- Ett stort antal GCM-passager måste åtgärdas, cirka 5 300 totalt varav 900 på statligt vägnät och 4 400 på kommunalt vägnät.

# Referenser

Berg, H-Y., Ifver, J., Hasselberg, M. (2016) Public health consequences of road traffic injuries - Estimation of seriously injured persons based on risk for permanent medical impairment. Transportation Research Part F 38, 1-6

Forsman Å. och Eriksson O. (2023). Bortfallsuppräknig Strada - Underlag till metod som baseras på både polis- och sjukvårdsrapporter, VTI PM 2023:4, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping

NTF (2021) Användning av cykel- och mopedhjälm 2021. NTF rapport 2021:5.

Trafikverket, 2014:113. Vilka dödsfall i vägtrafiken är suicid? Metodbeskrivning samt analys av åren 2010-2013.

Trafikverket 2021/72599. PM: Prognos av trafiksäkerhetsutvecklingen och scenarier för att nå målnivåer 2030 och 2050.

Vadeby, A. (2024) Hastigheter på kommunala gator i tätort. Resultat från mätningar 2023. VTI resultat 2024:2. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

