

HUR EFFEKTIVT ÄR TRAFIKSÄKERHETSARBETET?

En sammanställning av Polisens och Vägverkets arbete inom trafiksäkerhetsområdet

För att nå framgång i Nollvisionen krävs handlingskraft från flera aktörer. Viktiga faktorer är hur Vägverket och Polisen prioriterar sina resurser. Vägverkets planering av vägmiljöns utformning och hur man sätter hastighetsgränser har ett avgörande inflytande på olyckors konsekvenser. Omfattningen av Polisens övervakning har stort inflytande över trafikanternas regelefterlevnad.

Folksam har sammanställt uppgifter från Vägverkets sju regioner och 21 polismyndigheter för att belysa skillnader inom några viktiga trafiksäkerhetsområden. Det finns stora variationer i prioritering och effektivitet mellan olika regioner och myndigheter. Sammanställningen visar att om alla var lika effektiva som de bästa skulle många dödsfall och svårt skadade kunna undvikas.

POLISEN

Bättre efterlevnad av hastighetsbestämmelser, en högre bilbältesanvändning och en reducering av rattonykterheten kan starkt bidra till att minska skadetalen i trafiken. Dessa tre områden är också, enligt Rikspolisstyrelsen, uttalat prioriterade. Jämfört med år 2002 har antalet hastighets-, bilbältes- och rattonykterhetsbrott för år 2003 ökat. Rapporterade hastighetsöverträdelser har ökat med 6%, rapporterade rattfylleribrott har ökat med nära 8%, medan antalet anmälda bilbältesbrott endast ökat med 1%.

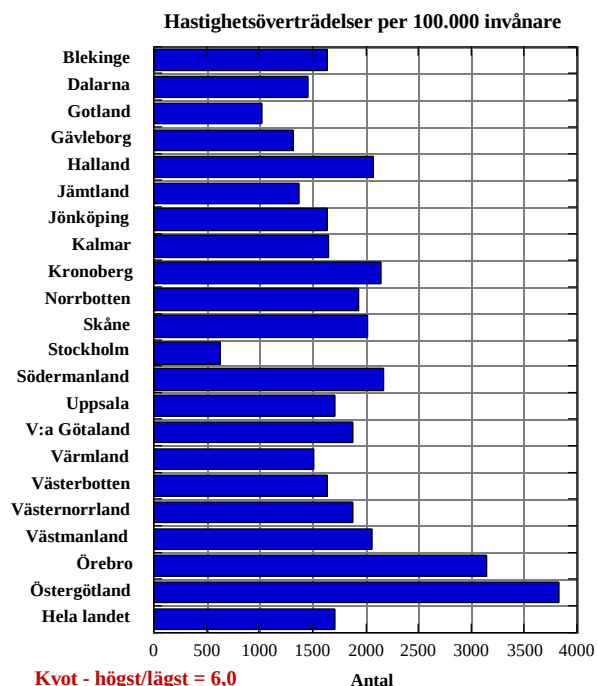
Stora skillnader mellan polismyndigheterna

Av antalet rapporterade hastighetsöverträdelser per 100 000 invånare år 2003, är kvoten mellan högsta och lägsta rapportering ca 6, där Östergötland är mest effektivt med 3837 rapporter jämfört med Stockholms 636 (se Tabell 1 och Figur 1). Även inom rapporterade bilbältes- och nykterhetsbrott finns stora skillnader mellan de olika polismyndigheterna. Kvoten mellan den högsta och lägsta rapporteringen per 100 000 invånare är så hög som 4,3 och 3,1 för respektive bilbältesförseelser och rattfylleribrott (inkl drograttfylleri) (se Tabell 1 och Figur 1-3). En del kan förmodligen förklaras av geografiskt betingade orsaker men siffrorna speglar också olika ambitionsnivåer, prioriteringar och skillnader i effektivitet. Polismyndigheten i Östergötland rapporterade t ex 2,3 gånger fler hastighetsbrott per 100 000 invånare än det trafikmässigt jämförbara Jönköpings län. Polismyndigheterna i Gotland Halland, Västmanland och Örebro visar förbättrad övervakning från 2002 till 2003. Polisen i Gävleborg och Stockholm är totalt sett de sämre polismyndigheterna att rapportera förseelser inom de tre prioriterade områdena. Jämförs förändringarna i rapportering mellan år 2002 och 2003 (se Figur 4) ses att rapporteringen av hastighetsförseelser totalt sett har ökat med 6%, rattfylleri med 7,6%, medan bältesbrott endast ökat med 1%. Förändringarna i rapportering av bältesbrott visar de största skillnader mellan de olika polismyndigheterna. Medan Uppsala och

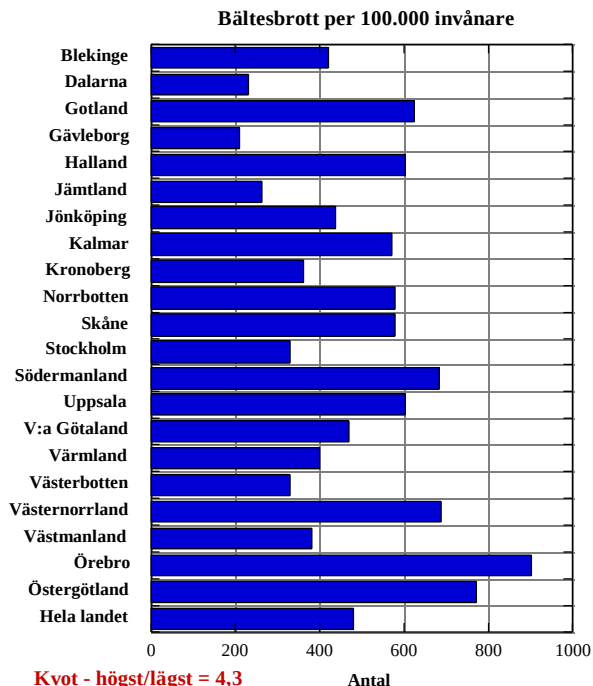
Södermanland ökat sin rapportering av bältesbrott med 75-80% har Jämtland och Gävleborg minskat samma rapportering med 35-40%, se Figur 4.

Tabell 1. Antal rapporterade trafikbrott per 100 000 invånare år 2003.

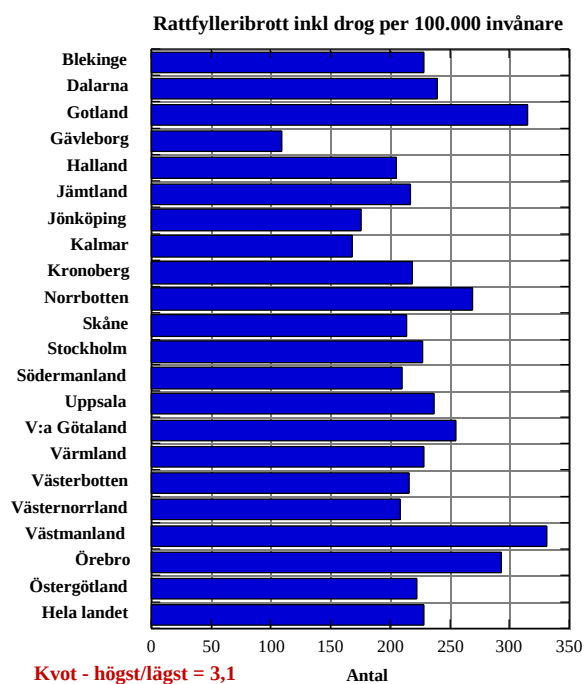
Polismyndighet	Hastighetsöverträdelser/ 100 000 invånare (Förändring sedan 2002)		Bilbältesbrott/ 100 000 invånare (Förändring sedan 2002)		Nykterhetsbrott/ 100 000 invånare (Förändring sedan 2002)	
Blekinge	1649	-1	420	-17	228	-5
Dalarna	1459	0	231	-13	240	+18
Gotland	1024	+48	626	+27	316	+47
Gävleborg	1323	-20	212	-34	109	-37
Halland	2077	+71	603	+56	205	+6
Jämtland	1371	+14	262	-39	217	+20
Jönköping	1649	-1	440	-14	175	+11
Kalmar	1654	+7	573	+42	168	+8
Kronoberg	2154	1	363	-3	219	+66
Norrbottn	1932	1	578	-24	269	+15
Skåne	2025	-1	580	+3	214	+12
Stockholm	636	+7	329	+13	227	+7
Södermanland	2171	+3	685	+76	210	-8
Uppsala	1708	+13	602	+80	237	-3
V:a Götaland	1887	+5	471	-16	256	0
Värmland	1514	+40	401	-12	228	+8
Västerbotten	1639	-7	329	-19	216	+52
Västernorrland	1883	-2	686	-19	209	-16
Västmanland	2058	+14	383	+15	332	+51
Örebro	3139	+33	900	+13	294	+22
Östergötland	3837	+2	771	+1	222	+4
Hela landet	1713	+6,0	479	+1,0	228	+7,6
Kvot högst/lägst	6,0		4,3		3,1	



Figur 1. Antal rapporterade hastighetsöverträdelser per 100.000 invånare, år 2003.



Figur 2. Antal rapporterade bältesbrott per 100.000 invånare, år 2003.



Figur 3. Antal rapporterade rattfylleribrott (inkl drograttfylleri) per 100.000 invånare, år 2003.

Polismyndighet	Förändring 2002-2003		
	Hastighet	Bälte	Rattfylleri
Blekinge	-1	-17	-5
Dalarna	0	-13	18
Gotland	48	27	47
Gävleborg	-20	-34	-37
Halland	71	56	6
Jämtland	14	-39	20
Jönköping	-1	-14	11
Kalmar	7	42	8
Kronoberg	1	-3	66
Norrbottn	1	-24	15
Skåne	-1	3	12
Stockholm	7	13	7
Södermanland	3	76	-8
Uppsala	13	80	-3
V:a Götaland	5	-16	0
Värmland	40	-12	8
Västerbotten	-7	-19	52
Västernorrland	-2	-19	-16
Västmanland	14	15	51
Örebro	33	13	22
Östergötland	2	1	4
Hela landet	6,0	1,0	7,6

Figur 4. Förändring av antal rapporterade brott mellan år 2002 och 2003 i procent.

Utökad övervakning kan rädda minst 50 liv/ år

I en internationell forskningsstudie (1) visas bl a sambandet mellan polisens övervakning och effekten på bältesanvändning och rattonykerhet baserat på data från Sverige, Storbritannien och Nederländerna. Om den genomsnittliga bältesövervakningen fördubblades i Sverige, skulle användningen öka från ca 90% till 95%. Det innebär mellan 25-50 räddade liv/år. Studien visar också att antalet dödade i trafiken skulle minska med åtminstone 3% om övervakningen av nykterhetsbrott intensifierades med dryga 30%.

Genom att jämföra en polismyndighet som hade hög respektive låg övervakning på bältes- och nykterhetsbrott under 2003, baserat på studien ovan, illustreras polisens stora möjligheter att minska antalet dödade och skadade i trafiken. Skillnaden mellan hög övervakning på bältes- och nykterhetsbrott alternativt låg innebär ca 50 dödade personer/år. Troligen är potentialen för hastighetsövervakning minst densamma. Polisen har därför en avgörande roll i trafiksäkerhetsarbetet och det är därför anmärkningsvärt att det accepteras att prioriteringen och effektiviteten varierar så pass mycket mellan de olika polismyndigheterna.

VÄGVERKET

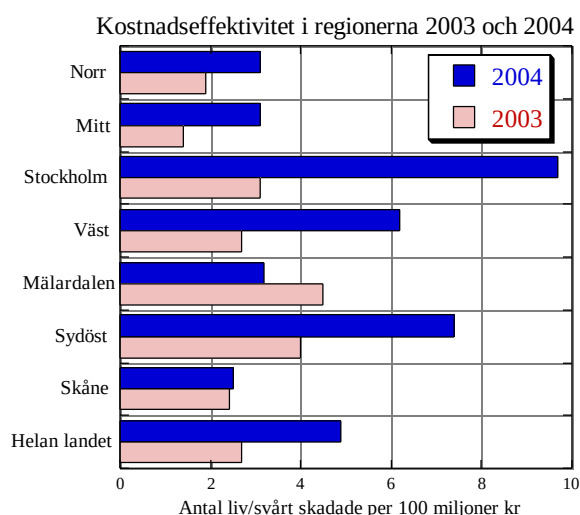
De sju vägverksregionerna ska prioritera de mest effektiva trafiksäkerhetsåtgärderna. Effekten av olika åtgärder beräknar Vägverket i reduktion av dödade och svårt skadade, enligt särskilda schabloner. Vi har tagit del av Vägverkets underlag för deras satsningar inom trafiksäkerhetsområdet de senaste åren. Detta har legat till grund för beräkning av effektiviteten av investeringarna. Siffrorna är enligt Vägverket i vissa fall inte direkt jämförbara varför man endast ska se resultaten i stora drag.

Kostnadseffektivitet för investeringar i trafiksäkerhet

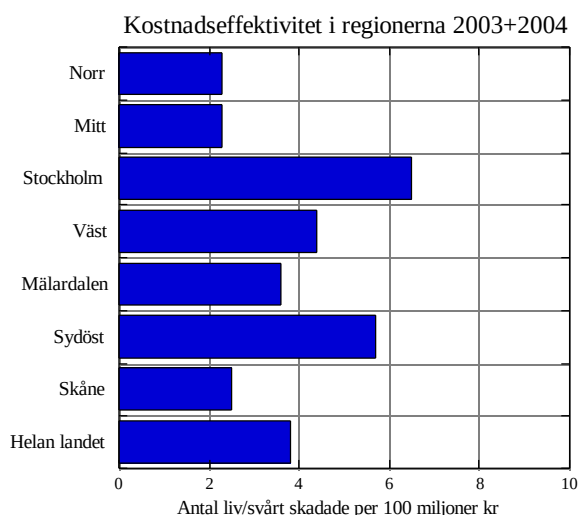
Figur 5 visar kostnadseffektiviteten i de olika regionerna för år 2003 och 2004. Totalt sett kan man se att effektiviteten har ökat det senaste året. År 2003 räknade man med att rädda 2,7 liv/svårt skadade per 100 miljoner investerade kronor, medan motsvarande siffra för 2004 är 4,9 liv, alltså nästan en fördubblad effektivitet.

Effektiviteten varierar dock stort mellan olika regioner. År 2004 räddar region Stockholm 9,7 liv/svårt skadade per investerade 100 mkr jämfört med region Skåne som räddar 2,5 liv/svårt skadade per investerade 100 mkr. En viss del av skillnaden mellan regionerna kan förklaras av att investeringarna är periodiserade och därmed kan en förskjutning ske i tid mellan kostnad och effekt, men det speglar också en skillnad i val av åtgärder och effektivitet. Man kan få en mer rättvisande bild om man studerar investeringarna för år 2003 och 2004 sammantaget, se Figur 5. Region Stockholm och Sydöst visar på hög effektivitet per satsad krona medan regionerna Norr, Mitt och Skåne visar på lägre effektivitet.

Skillnaden i effektivitet visar att det finns en potential till minska antal döda och svårt skadade i trafiken om alla regioner gjorde samma prioriteringar som de effektivaste. Med utgångspunkt från 2004 års effektivitetssiffror skulle ca 70 döda och svårt skadade kunna undvikas om alla regioner hade samma effektivitet som Stockholm och Sydöst, dvs ca 10 liv och 60 svårt skadade.



Figur 5. Antal räddade liv eller svårt skadade per investerade 100 mkr i de olika regionerna år 2003 och 2004.



Figur 6. Antal räddade liv eller svårt skadade per investerade 100 mkr, genomsnitt för år 2003 och 2004.

Mötesfria vägar

Mötesolyckor står för en stor del av alla dödsolyckor med motorfordon i Sverige. Separerade körriktningar har visat sig vara ett av de mest effektiva sätten att rädda liv i trafiken och därför har Vägverket satsat mycket på 2+1 vägar på högtrafikerade vägavsnitt. Alla regioner har ökat sin andel mötesfria vägar de senaste åren på 90- respektive 110-vägar med genomsnittlig trafikmängd/dygn överstigande 4000 ÅDT. Andelen mötesfria vägar ökar i alla regioner utom Stockholm som redan 2003 låg på en mycket hög andel mötesfritt (78%). För hela landet var år 2003 38% av vägnätet med en ÅDT över 4000 mötesfria. Andelen ökade 2004 till 43%. Det skiljer en del mellan regionerna. Utöver Stockholms stora andel mötesfria vägar har också region Norr ökat andelen mötesfria vägar till 57% för år 2004. I övrigt är Region Västs låga andel det mest anmärkningsvärda (31% för 2004), se Tabell 2.

Tabell 2. Antal mil 90 och 110 väg med ÅDT > 4000, mötesfria och icke mötesfria för år 2003 och 2004 i respektive Vägverksregion.

Vägverksregion	År 2003 Totalt antal km 90- och 110- väg, ÅDT > 4000	År 2003 Mötesfria km (%)	År 2004 Inkl planerat mötesfria km (%)
Norr	306	113 (37)	175 (57)
Mitt	850	244 (29)	317 (37)
Stockholm	347	269 (78)	269 (78)
Väst	2080	590 (28)	640 (31)
Mälardalen	1055	409 (39)	449 (43)
Sydöst	1270	585 (46)	635 (50)
Skåne	860	380 (44)	452 (53)
Hela landet	6768	2590 (38)	2937 (43)

Referens

1. SUNflower: A comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom and the Netherlands. Koornstra, Lynham, Nilsson, Noordzij, Pettersson, Wegman and Wouters. TRL, SWOW, VTI 2002.