

Kollektivtrafik och infrastruktur
Västra Götalandsregionen
2020-05-18

Trafiksäkerhetsutveckling i Västra Götaland 2009–2018

En analys inför revidering av regional transportinfrastrukturplan

Innehållsförteckning

Inledning.....	3
Syfte	3
Avgränsning:	3
Olyckor per väghållare.....	3
Omkomna i trafiken 2009–2018	4
Allvarligt skadade och omkomna	4
Vägtypen och olyckor.....	5
Olyckstyper	6
Hastigheter och olyckor.....	7
Trafikmängder och olyckor.....	8
Trafiknykterhet.....	10
Synliga mönster	10
Omvärldstrender	11
Samhällsekonomi	13
Vägen framåt.....	13

Inledning

Enligt Nollvisionen och det nuvarande etappmålet ska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken halveras respektive minskas med 25% mellan 2007 och 2020¹. Trots en minskning av antalet olyckor de senaste åren konstaterar Trafikverket att antalet olyckor nationellt har ökat drastiskt under 2018 jämfört med året innan. Det är en ökning som ligger på 29% jämfört med 2017 och 35% över den nivå som krävs för att nå Nollvisionens etappmål 2020. Därför bedömer Trafikverkets analysgrupp att etappmålet för antalet omkomna i 2020 inte kommer att uppnås. Därför har avdelningen Kollektivtrafik och Infrastruktur i Västra Götalandsregionen valt att titta närmare på statistiken och utvärdera trafiksäkerhetssituationen i vår region inför revideringen av regional transportinfrastrukturplan.

För att kunna nå nollvisionen förutsätts ett delat ansvar och alla som påverkar transportsystemets utformning, funktion och användning har en avgörande roll i processen. Enligt nollvisionens grundprinciper ska hänsyn tas till människors förutsättningar och begränsningar. Det innebär att människor, som trafikanter i transportsystemet, kommer att göra misstag och vi som planerare ska planera för de misstag som kommer att ske. Tillsammans ska vi sträva efter en situation där trafikolyckor inte leder till allvarliga hälsoförluster. Flera insatser behövs för att nå detta, bl.a. säkrare fordon, hastighetsefterlevnad, bältanvändning, säkrare gång och cykelpassager etc.

Syfte

Syftet med denna rapport är att beskriva och analysera trafiksäkerhetssituationen i Västra Götaland under åren 2009 – 2018. Antalet omkomna och allvarligt skadade personer i trafikolyckor redovisas utifrån rapportering till "Swedish Traffic Accident Data Acquisition" (STRADA). Analysen bygger på en sammanvägning av polisregistrerade olyckor och sjukvårdsregistrerade olyckor.

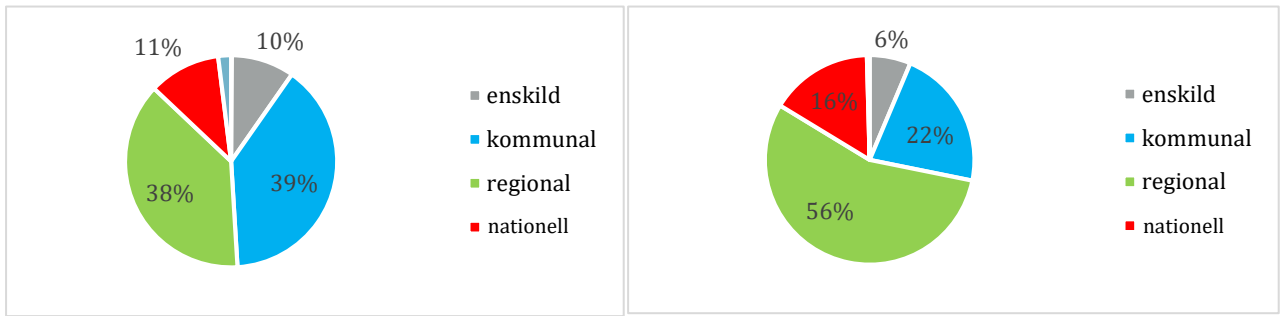
Avgränsning:

I denna rapport är fokus de statliga regionala vägarna, vilka Västra Götalandsregionen har investeringsansvaret för via den regionala transportinfrastrukturplanen. På regional nivå är det enligt Trafikverkets svårt att följa utvecklingen av allvarligt skadade i trafikolyckor eftersom det finns en viss osäkerhet i databasen. I denna studie ingår trafikolyckor med allvarligt skadade, men på grund av osäkerheter i det statistiska underlaget bör resultatet läsas med viss försiktighet. Med stor säkerhet kan vi säga att antalet allvarligt skadade personer i trafikolyckor är högre än den som redovisas i denna studie.

Olyckor per väghållare

Totalt registrerades 2541 döda och allvarligt skadade i trafikolyckor mellan åren 2009 – 2018 på samtliga vägar i Västra Götaland och av dessa skedde 966 st, 38%, på det statliga regionala vägnätet. Av de 966 var 262 omkomna och 704 allvarligt skadade personer under 10-årsperioden. Av dödsolyckorna skedde 56% av alla olyckor på det statliga regionala vägnätet, se Figur 1.

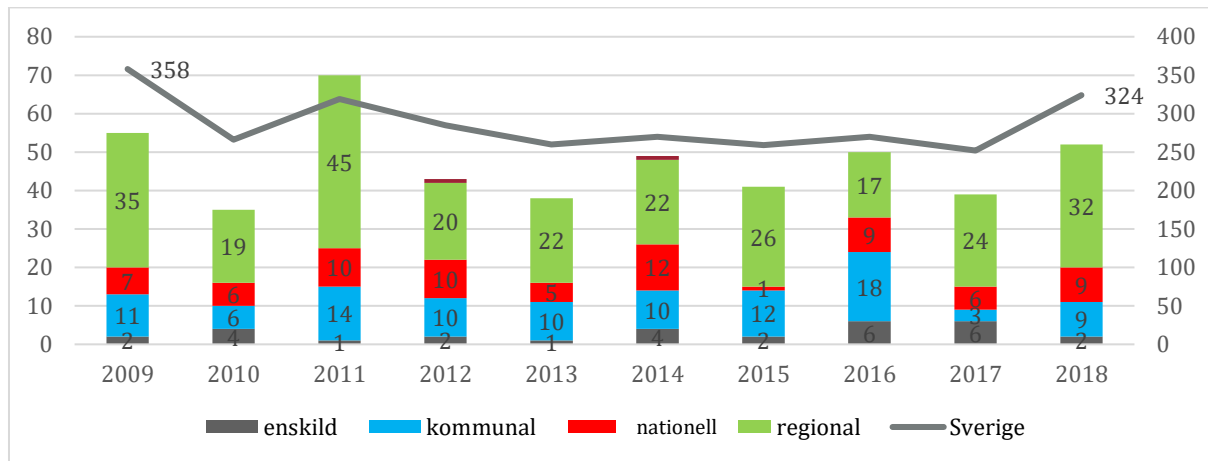
¹ Etappmålet för det svenska trafiksäkerhetsarbetet som gäller i dag beslutades av riksdagen 2009. Målet är att halvera antalet dödade i vägtrafiken mellan 2007 och 2020 (prop. 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter).



Figur 1 – Vänster: Andel omkomna och allvarligt skadade i trafikolyckor på samtliga vägar i Västra Götaland per väghållare. Höger: Andelen omkomna i trafikolyckor på samtliga vägar i Västra Götaland per väghållare.

Omkomna i trafiken 2009–2018

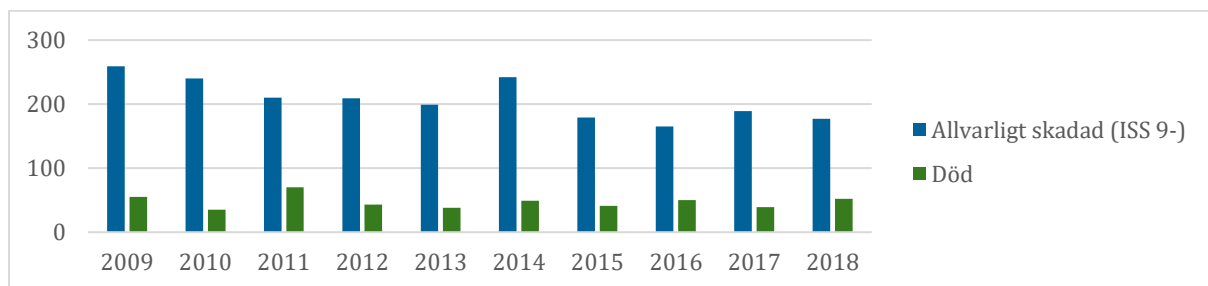
Antalet omkomna i trafiken i Västra Götaland har följt den nationella utvecklingen, se Figur 2.



Figur 2 - Antalet omkomna i trafiken under år 2009–2018 i Västra Götaland. Den högra axeln och linjen visar antal omkomna i hela landet.

Allvarligt skadade och omkomna

Antalet allvarligt skadade i trafikolyckor på det statliga regionala vägnätet har minskat under senaste 10 åren, se Figur 3.



Figur 3 - Antal allvarligt skadade och dödsolyckor på det statliga regionala vägnätet i Västra Götaland under 2009–2018.

I genomsnitt står dödsolyckorna för 27% av alla rapporterade allvarliga skador i trafikolyckor på det statliga regionala vägnätet, se Tabell 1. Dock har andelen omkomna ökat under de senaste två åren (30% år 2017 och 36% år 2018). Andelen omkomna i förhållande till alla rapporterade

allvarliga skador i trafikolyckor är lägre på det kommunala och enskilda vägnätet, vilken kan förklaras av lägre hastigheter på dessa vägar.

Tabell 1 - Andel omkomna och allvarligt skadade av alla rapporterade allvarliga skador i trafikolyckor per vägtyp

Radetiketter	Allvarligt skadad (ISS 9-)	Död	Totalsumma
2009	73,68%	26,32%	100%
2010	80,41%	19,59%	100%
2011	65,91%	34,09%	100%
2012	78,26%	21,74%	100%
2013	77,78%	22,22%	100%
2014	79,44%	20,56%	100%
2015	68,29%	31,71%	100%
2016	69,64%	30,36%	100%
2017	69,62%	30,38%	100%
2018	64,04%	35,96%	100%
Totalsumma	72,88%	27,12%	100

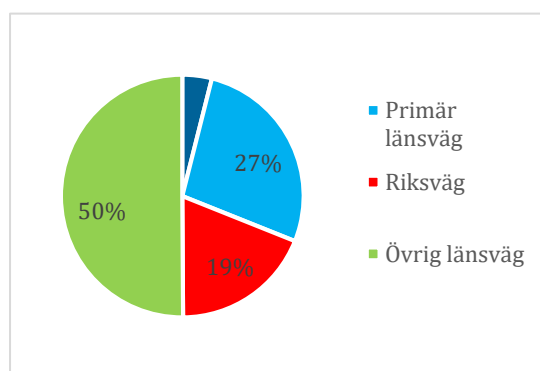
De flesta trafikolyckor på det statliga regionala vägnätet och på enskilda vägar sker utanför tätbebyggt område. De flesta trafikolyckor på det kommunala vägnätet sker inom tätbebyggt område.

Vägtyper och olyckor

Det statliga regionala vägnätet som Västra Götalandsregionen har planeringsansvar för kategoriseras i följande vägtyper:

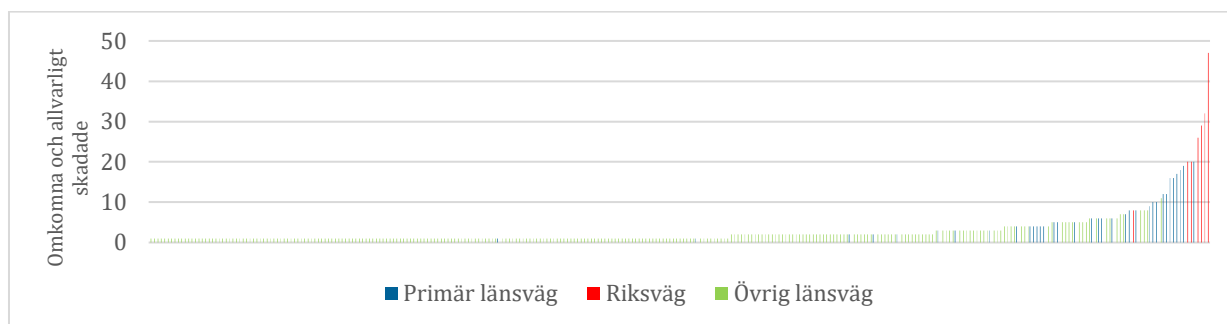
- Riksvägar: vägnummer lägre än 100 (förutom väg 40 och väg 26 som ingår i det statliga nationella vägnätet). Står för ca. 8% av det statliga regionala vägnätet i länet.
- Primära länsvägar: vägnummer lägre än 500 och högre än 100. Står för ca. 13% av det statliga regionala vägnätet i länet.
- Övriga länsvägar: vägnummer högre än 500. Står för ca. 79% av det statliga regionala vägnätet i länet.

Totalt finns ca. 50% av de omkomna och allvarligt skadade i trafikolyckor på statliga regionala vägar inom kategorin Övriga länsvägar, d.v.s. vägar med vägnummer högre än 500, se Figur 4. En förklaring till detta kan vara att de övriga länsvägarna motsvarar ungefär 79% av det statliga regionala vägnätet, men en förklaring kan också vara eftersatt underhåll och låg prioritering av standardhöjning av sådana vägar på grund av ekonomiska begränsningar.



Figur 4 - Andel omkomna och svårt skadade i trafikolyckor på det statliga regionala vägnätet per vägtyp

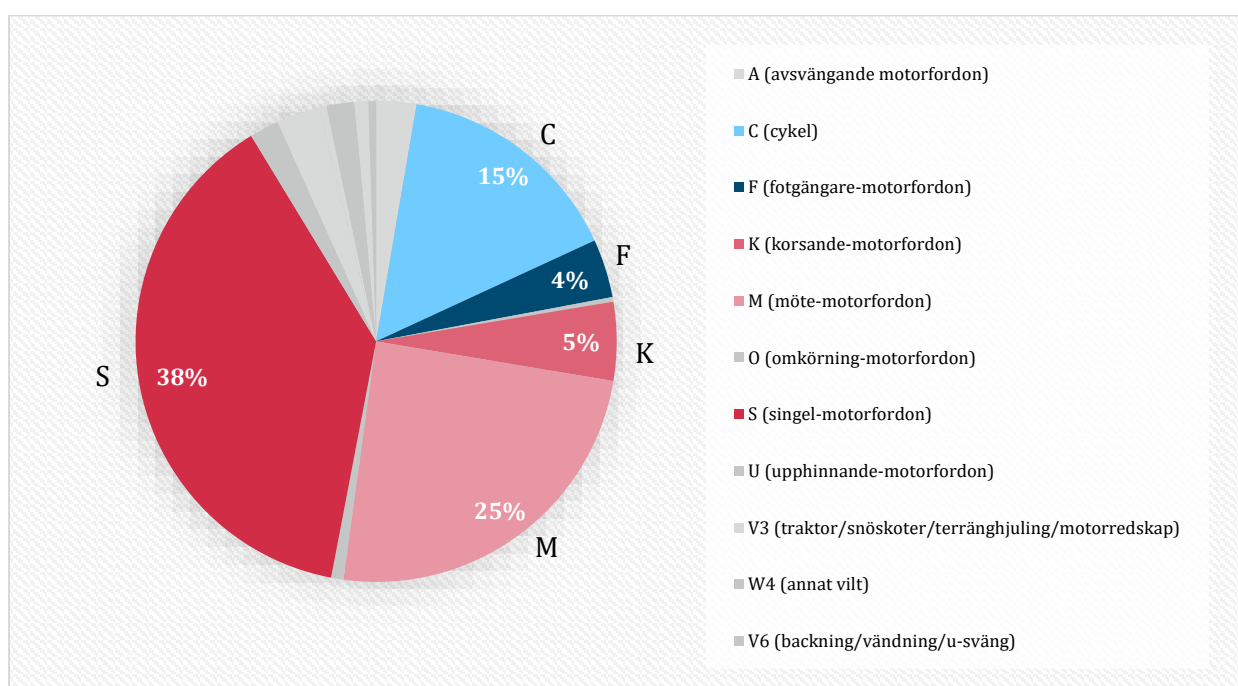
Däremot är det riksvägar och primära länsvägar som har flest antal omkomna och allvarligt skadade i trafikolyckor per väg, se Figur 5.



Figur 5 - Antal omkomna och allvarligt skadade i trafikolyckor på det statliga regionala vägnätet per väg i Västra Götaland år 2009 - 2018.

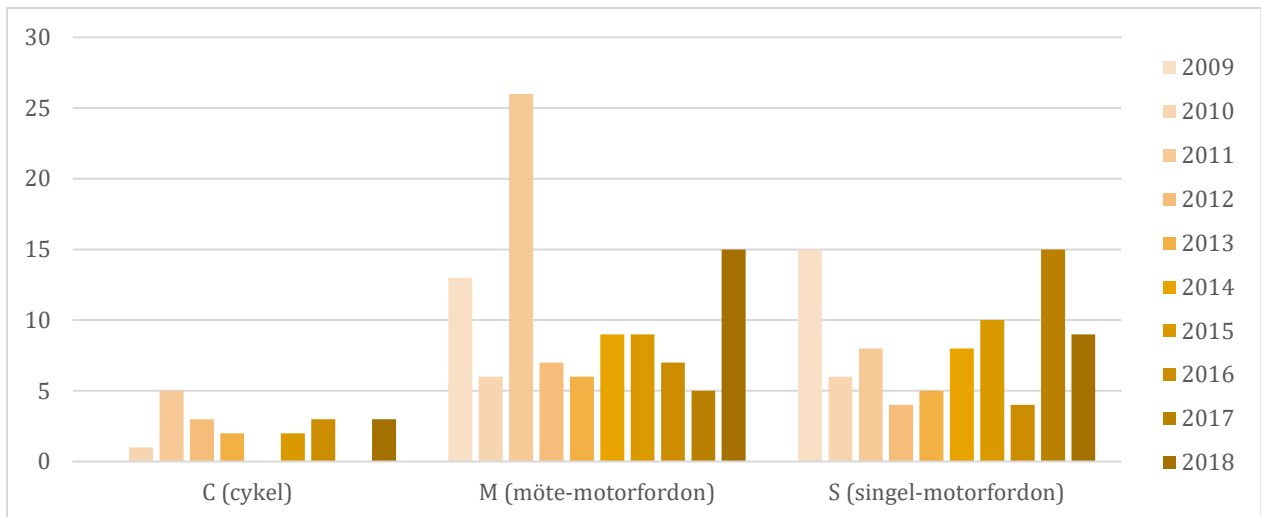
Olyckstyper

Om vi tittar närmare på olyckorna med omkomna och allvarligt skadade kan vi kategorisera dem i 38% singelolyckor, 25% mötesolyckor och 19% gång- och cykelolyckor. En djupare analys av data visar att antalet omkomna i mötesolyckor har ökat drastisk under 2018 jämfört med 2017, se Figur 6 och Figur 7. Vi ser ungefär samma mönster i den nationella statistiken över utvecklingen av trafiksäkerheten.



Figur 6 - Andel omkomna och allvarligt skadade i trafikolyckor på det statliga regionala vägnätet per olyckstyp år 2009-2018. Den procentuella andelen visas bara på de olyckor som står för minst 4% av den totala antalet.

Cyklister är den gruppen som är mest utsatta i trafikinfrastrukturen. Dock sker de flesta av cykelolyckorna på de kommunala och enskilda vägnäten (ingår inte i figuren ovan). Cykelolyckorna står för ca. 52% av alla olyckor på kommunala vägar, 54% på enskilda vägar, 15% på statliga regionala vägar och 6% på statliga nationella vägar.

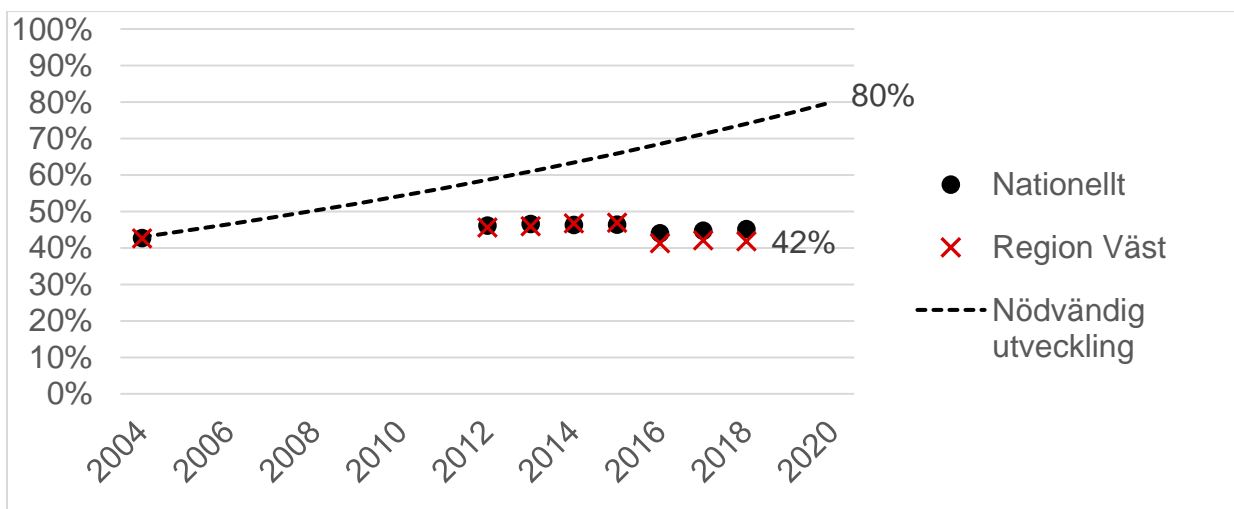


Figur 7 – Antalet omkomna och allvarligt skadade för tre vanligaste olyckor - singel, möte och cykelolyckor på statliga regionala vägar i Västra Götaland under åren 2009–2018.

Detta är en statistisk redovisning av data där antalet registrerade omkomna och allvarligt skadade är totalt 966 stycken under 10 år, vilket försvårar möjligheten att dra tydliga slutsatser. Ökningen av antalet omkomna i mötesolyckor i senaste åren inte förklaras av någon tydlig orsak. Ibland leder en enskild olycka till två eller fler omkomna eller allvarligt skadade, till exempel under 2018 ledde 28 olyckor till 33 omkomna.

Hastigheter och olyckor

Trafikverket konstaterar att ökad hastighetsefterlevnad har störst potential för att kunna minska antalet omkomna. Inom Trafikverkets Region väst (Västra Götaland, Halland och Värmland var det bara 42% av trafikarbetet som låg inom den gällande hastighetsgränser under 2018 (vilket är ungefär samma nivå som för riket som helhet). Det skiljer sig radikalt från det nationella målet om att hastighetsefterlevnaden ska ligga på minst 80% till år 2020. Dock har andelen trafikarbete inom hastighetsgräns inte minskat så mycket under de senare åren så att det skulle kunna förklara den ökningen av trafikolyckor som skett under 2018.



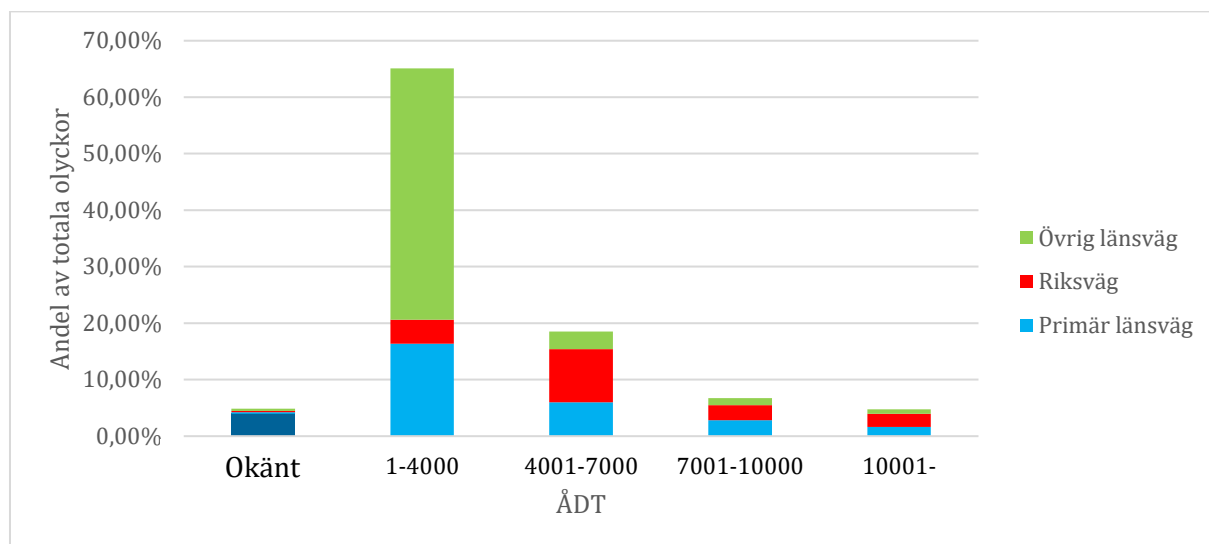
Figur 8 - Andel trafikarbete inom hastighetsgräns

Dessutom bedömer Trafikverket att statliga nationella och regionala vägar i många fall har för höga hastigheter i förhållande till sina standarder. Det vill säga att även om trafikanterna håller sig inom den reglerade hastigheten är utformningen bristfällig i många fall, vilket kan leda till

olyckliga situationer med allvarliga trafikolyckor som följd. Det pågår en omfattande hastighetsöversyn² där Trafikverket tillsammans med regioner tar fram förslag för att anpassa hastigheterna till vägnas säkerhetsstandard, till exempel mötesseparering på 90-vägar eller omreglering av hastigheten där det inte går att mötesseparera. I arbetet med hastighetsöversynen prioriteras riksvägar och primära länsvägar först.

Trafikmängder och olyckor

65% av olyckorna har skett på de lågtrafikerade vägarna, d.v.s. vägar med en årsmedeldygnstrafik som är lägre än 4000 fordon, se Figur 9.



Figur 9 – Andel omkomna och allvarligt skadade per trafikmängd och vägtyp på det statliga regionala vägnätet i Västra Götaland under år 2009-2018.

Däremot, om vi jämför enstaka vägar är det höghastighet- och högtrafikerade vägar av de primära länsvägarna och riksvägarna som har flest antal olyckor per väg, se Figur 5.

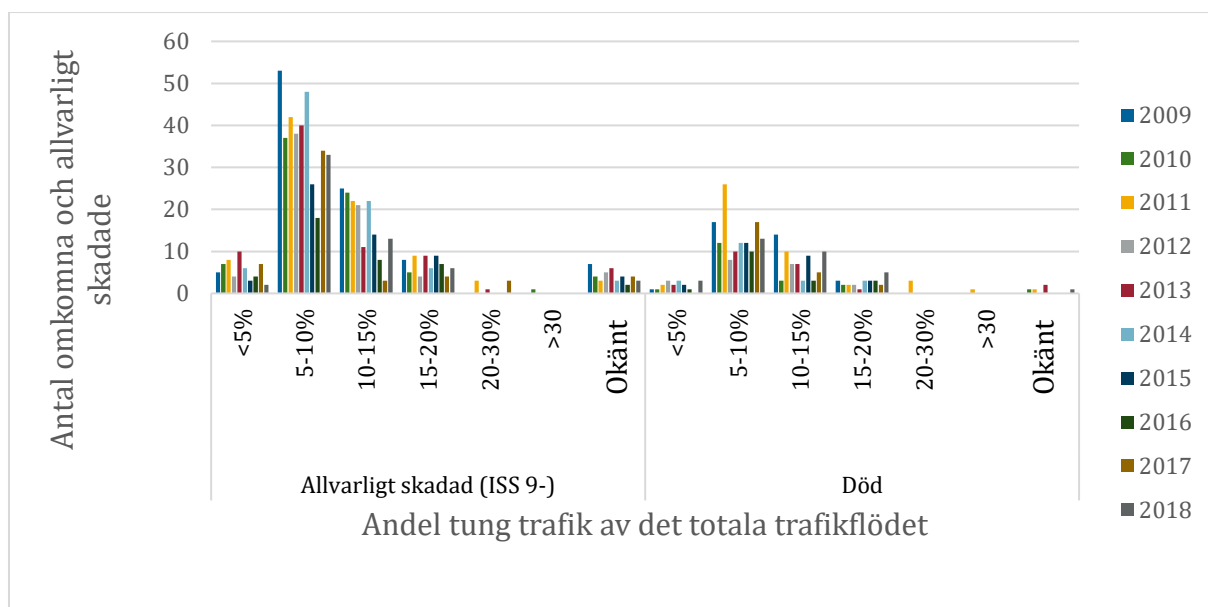
Det registrerades 47 omkomna och allvarligt skadade i trafikolyckor på riksväg 44 och 32 på riksväg 42 under 10 år, se Figur 10. Det högsta antalet omkomna och allvarligt skadade i trafikolyckor på det primära länsvägnätet är något lägre, t.ex. registrerades det 20 omkomna och allvarligt skadade i trafikolyckor på väg 172 och 19 stycken på väg 190. På det övriga länsvägnätet återfinns flest antal omkomna och allvarligt skadade i trafikolyckor på väg 554, 11 olyckor, se bilaga I.



Figur 10 - Antal omkomna och allvarligt skadade per väg på det statliga regionala vägnätet – Mörkare färger representerar högre antal.

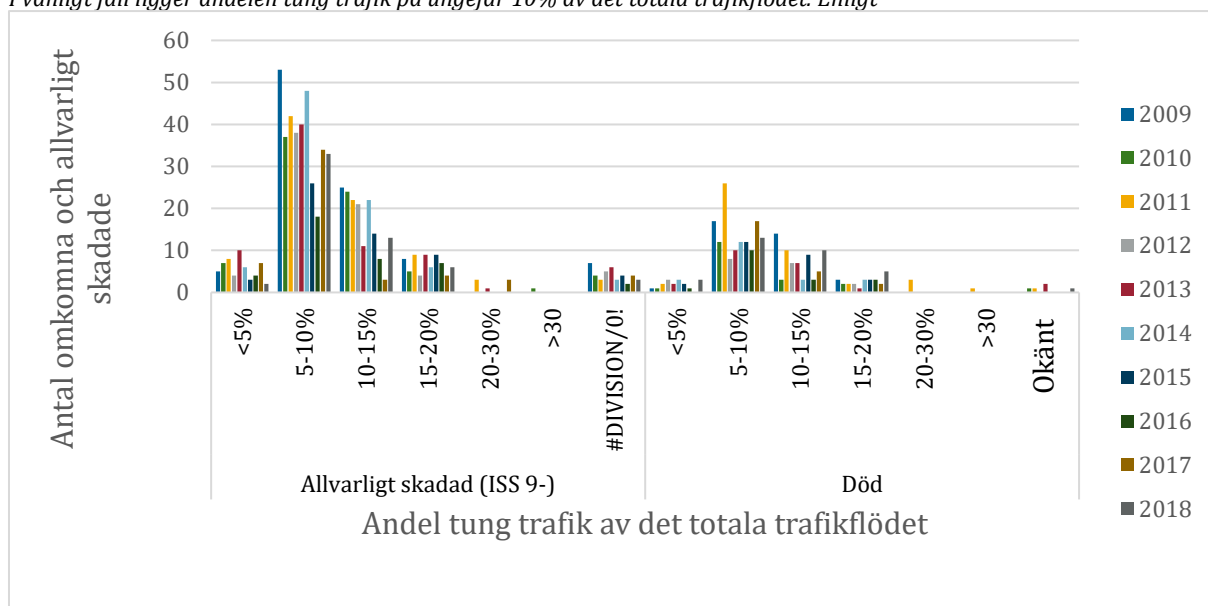
² <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Hastighetsgranser-pa-vag/andradehastighetsgranser/>

Tung trafik



Figur 11 - Antal omkomna och allvarligt skadade i trafikolyckor på statliga regionala vägar per andel av lastbil trafikflöde i Västra Götaland under år 2009–2018.

I vanligt fall ligger andelen tung trafik på ungefär 10% av det totala trafikflödet. Enligt

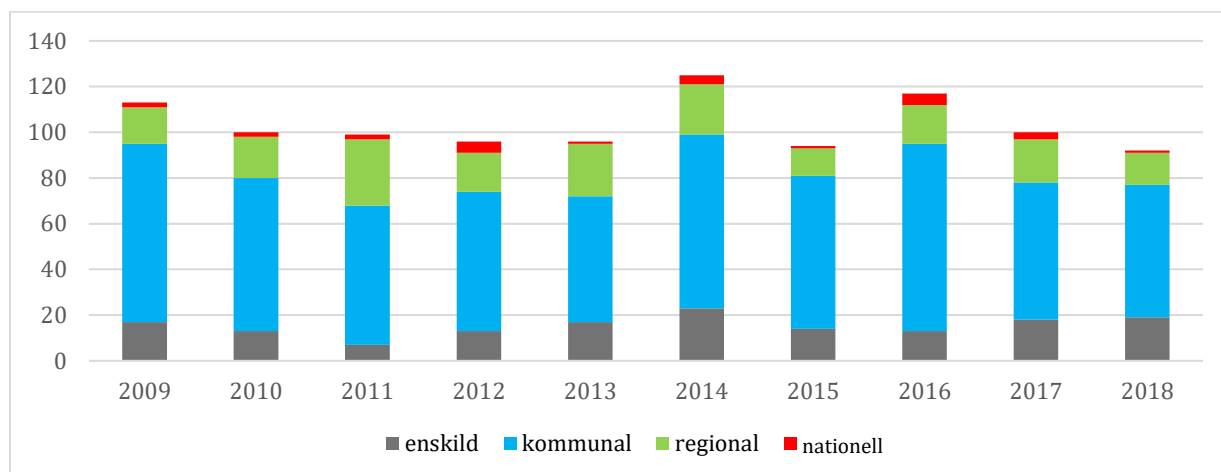


Figur 11 sker de flesta olyckor med omkomna och allvarligt skadade på vägar med ett flöde av tung trafik som är lägre än 10% av det totala trafikflödet. Det går inte att dra någon tydlig slutsats av detta. Däremot är det inte den tunga trafiken som nödvändigtvis har haft ett aktiv roll i den enskilda trafikolyckan.

Oskyddade trafikanter

Cykel- och gångtrafikanter skadas ofta svårt i trafikolyckor eftersom de är oskyddade i en trafiksituation. Andelen omkomna och allvarligt skadade i cykel- och gångolyckor står för ca. 19% på det regionala vägnätet, ca. 66% av på det kommunala vägnätet och ca. 63% av andelen omkomna och allvarligt skadade i trafikolyckor på det enskilda vägnätet. Det syns en svag

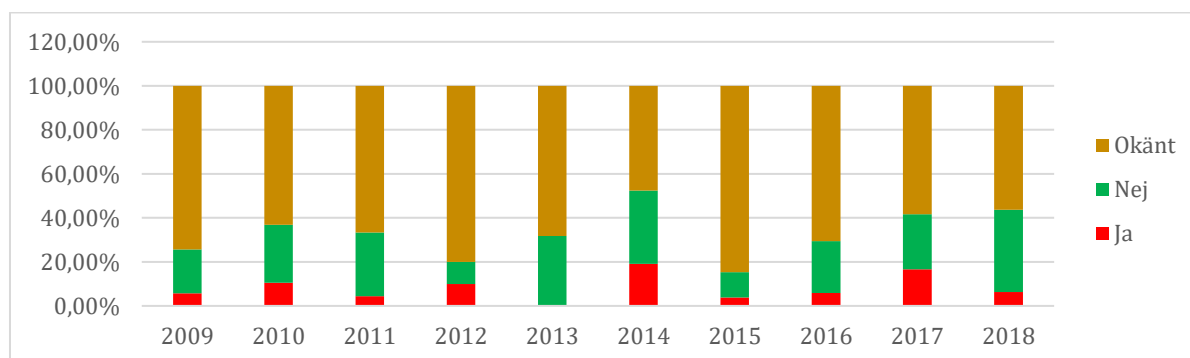
minskning, men inte i linje med nollvisionen, i antalet olyckor för oskyddade trafikanter, se Figur 12.



Figur 12 – Antal omkomna och allvarligt skadade igång- och cykelolyckor i Västra Götaland under år 2009–2018.

Trafiknykterhet

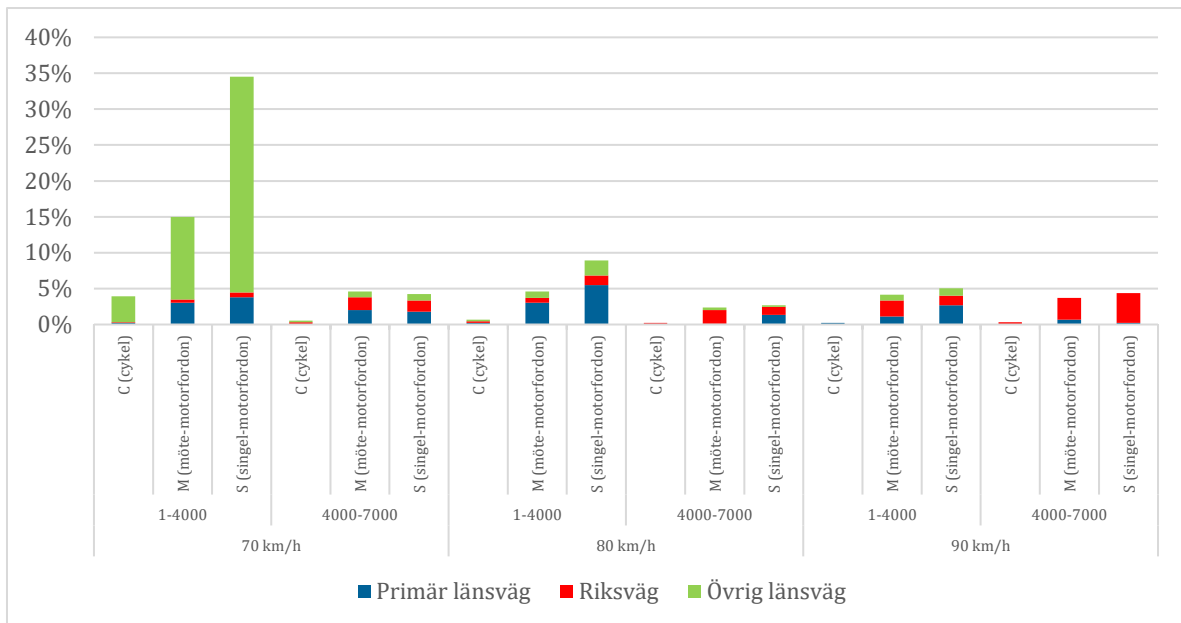
Datan om förekomsten av alkohol och droger i samband med trafikolyckor i Västra Götaland är bristfällig och det går inte dra tydliga slutsatser. I Sverige är onyktra och/eller drogpåverkade förare inblandade i ca. 25% av dödsolyckorna i trafiken. I Trafikverket Region väst (Västra Götaland, Halland och Värmland) står nyktra förare för mer än 99,9% av trafikarbetet. I Västra Götaland ligger andelen dödsolyckor med onyktra förare inblandade på 6 – 15 %, men ca. 70% av de rapporterade trafikolyckorna har ingen data om nykterhet, se Figur 13.



Figur 13 - Andel dödsolyckor i Västra Götaland med förare som testats positivt för alkohol och/eller droger. Ja: Onykter. Nej: nykter. Okänt: ingen data

Synliga mönster

Trafiksäkerheten går åt fel håll. Antalet omkomna och allvarligt skadade olyckor har ökat under senaste åren och nollvisionens etappmål kan inte nås. Om vi tittar närmare på data ser vi att de flesta omkomna och allvarligt skadade i trafikolyckor i Västra Götaland finns på lågtrafikerade-övriga länsvägar, se Figur 14. På höghastighetvägarna (80 och 90 km/h) ser vi tydligt att olyckorna sker på de primära länsvägarna och på riksvägar. Därför har Trafikverket påbörjat en hastighetsöversyn för att anpassa hastigheterna till vägens standard för att kunna utveckla trafiksäkerheten. Detta möjliggör en bättre hastighetsefterlevnad i ett långsiktigt perspektiv.

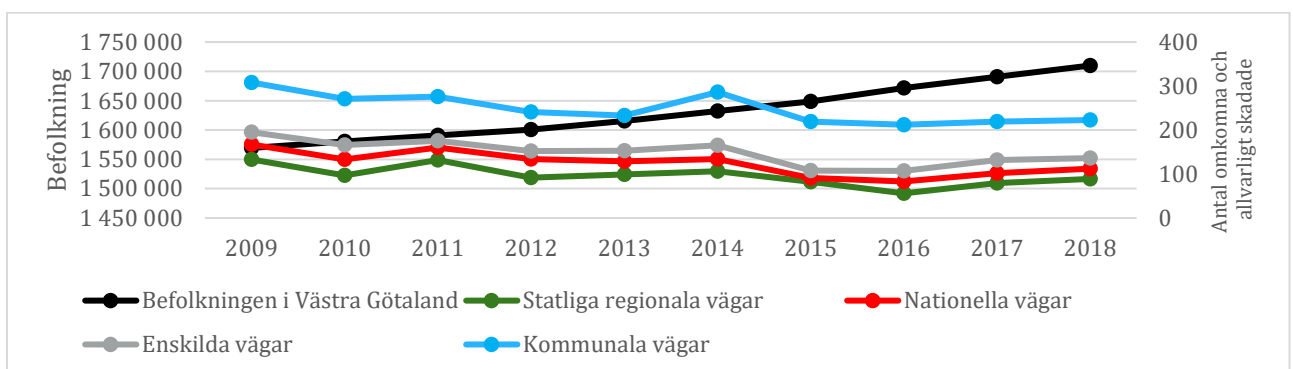


Figur 14 – Andel omkomna och allvarligt skadade på det statliga regionala vägnätet fördelade per hastighet-trafikmängd och vägtyp i Västra Götaland år 2009-2018. Summan av alla staplar är 100 %.

Omvärdstrender

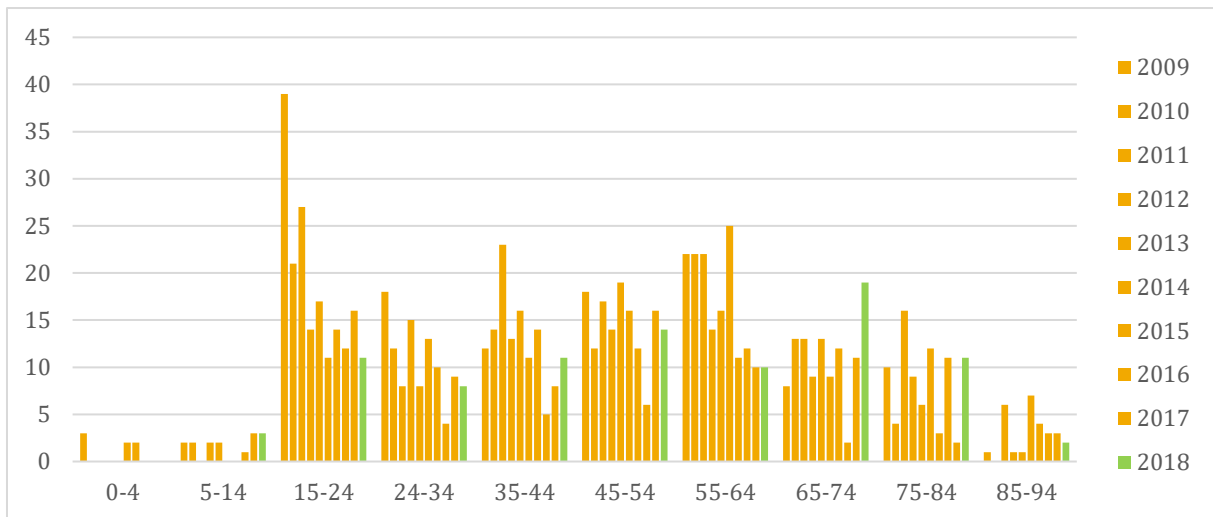
I Västra Götaland ser vi en ökning av trafikarbetet med personbilar på ca. 4,8% under 2010-2018.

Personer i olika åldrar har olika beteende och väljer olika färdmedel. Även den fysiska förmågan att klara en trafikolycka skiljer sig med ålder. Därför kan befolkningens ålderssammansättning påverka trafiksäkerheten. Under de senaste 10 åren har befolkningen i Västra Götaland ökat med ca 9 procent. Däremot har det totala antalet allvarliga trafikolyckor på det statliga regionala vägnätet minskat med 33% under samma period (2009-2018), se Figur 15. Det syns ungefär samma utveckling på de övriga vägarna.



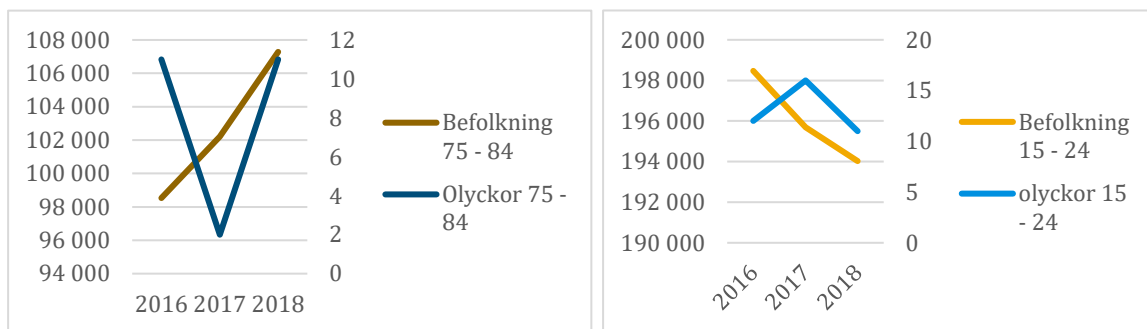
Figur 15 – Utveckling av befolkning och antalet omkomna och allvarligt skadade per vägnät i Västra Götaland under 2009-2018

Det syns en ökning på antalet omkomna och allvarligt skadade i åldersgrupperna 35 - 44, 65 - 74 och 75 - 84 år under 2018 jämfört med 2017, se Figur 16. Under åren 2017 och 2018 ökade befolkningen totalt med ca 1 procent och det är åldersgrupperna 25 - 34 och 75 - 84 år som har ökat mest. Åldersgruppen 15-24 år har under samma period minskat.



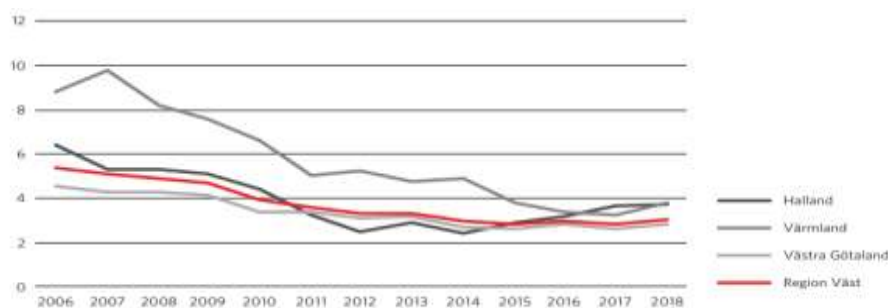
Figur 16 – Antalet omkomna och allvarligt skadade per åldersgrupp i Västra Götaland under år 2009-2018

Med hänsyn till ovanstående fakta går det inte att korrelera den ökningen i trafikolyckor under 2018 med ökningen i befolkningen i stort. Däremot, när det gäller åldersgruppen 75-84år kan vi se att både antalet olyckor (från 2 till 11) och antalet personer (ca. 5 %) i denna åldersgrupp har ökat 2018 jämfört med 2017, se Figur 17.



Figur 17 - Vänster: Utveckling av omkomna och allvarligt skadade och befolkning för åldersgrupp 75 - 84 år. Höger: Utveckling av omkomna och allvarligt skadade och befolkning för åldersgrupp 15 - 24 år. Västra Götaland år 2009 - 2018.

Antalet omkomna i trafikolyckor per invånare har minskat under den studerade perioden. Västra Götaland står sig bättre i förhållande till andra regioner inom Trafikverket Region väst när det gäller antalet omkomna per 100 000 invånare, se Figur 18. För region Stockholm ligger siffran på ca. 2 omkomna per 100 000 invånare.



Figur 18 - Omkomna per 100 000 invånare inom Trafikverket Region väst - Samtliga vägar. Källa: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/63368/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_129_analys_av_trafiksakerhetsutvecklingen_i_region_vast_2018.pdf

Den ökningen i antal omkomna i trafikolyckor kan inte förklaras av någon tydlig orsak, det vill säga att ökningen kan vara ett resultat av många olika faktorer. Däremot kan vi konstatera att det är de övriga länsvägarna som står för den största andelen trafikolyckor med dödlig utgång under senaste perioden.

Samhällsekonomi

Enligt Trafikverket motsvarar ett dödsfall orsakat av en trafikolycka en ekonomisk förlust för samhället. Det värdet består av riskvärdering samt en värdering av materiella kostnader.

- Riskvärdering: Riskvärderingen består av ett humanvärde som speglar samhällets nyttoförlust vid förlust av ett människoliv eller uppoffringen på grund av fysiskt och psykiskt lidande för skadade i en trafikolycka
- Materiella kostnader: Materiella kostnader för en trafikolycka består av kostnader för sjukvård, nettoproduktionsbortfall p.g.a. personskada och/eller förlust av liv, administration samt skador på fordon och annan egendom.

Tabell 2 – Nyttoförlust av död och allvarligt skadade olyckor enligt Trafikverket. *ett genomsnitt av allvarligt skadad och mycket allvarligt skadad.

	2014 prisnivå mnkr
Dödsfall	46,60
Allvarligt skadad*	14,745

Utifrån statistiken för år 2009–2018 ger trafikolyckor med omkomna och allvarligt skadade i Västra Götaland en nyttoförlust på ca. 2,4 mdkr per år. Det är en omfattande kostnad i förhållande till eventuella trafiksäkerhetsförhöjande åtgärder i transportinfrastrukturen. I och med att de flesta olyckorna sker på det övriga vägnätet behöver vi identifiera eventuella åtgärder som ger bäst effekt på den typen av vägar och dessutom fortsätta arbetet med att höja trafiksäkerheten på det primära länsvägnätet och riksvägarna.

Vägen framåt

Trafikverket nationellt, konstaterar att det främst är hastighetsefterlevnad och drift och underhåll av gång/cykel/moped-passager som behöver utvecklas för att kunna nå Nollvisionen. För att kunna identifiera åtgärder för att utveckla trafiksäkerheten i det statliga regionala vägnätet och minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken behöver vi identifiera åtgärder som passar respektive vägtyp och respektive trafikantkategori.

Analysen visar att det främst är de övriga länsvägarna som har en eftersatt trafiksäkerhetssituation. Det kan bero på nedprioritering av sådana vägar på grund av den ekonomiska begränsningen som finns i den regionala infrastrukturplanen. Dessutom är det svårt att motivera åtgärder på det lågtrafikerade vägnätet utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv, om man ser till en enskild väg, eftersom det är fortfarande riksvägar och primära länsvägar som har flest antalet olyckor per vägsträcka och störst trafikflöde. Utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv har riksvägar och primära länsvägar prioriterats. Dock resulterar det i en eftersläpning av det övriga länsvägnätet, som utgör ca. 79% av den statliga regionala väginfrastrukturen i Västra Götaland. Västra Götalandsregionen behöver därför i samarbete med Trafikverket identifiera effektivare trafiksäkerhetsförhöjande åtgärder som passar lågtrafikerade vägar för att kunna stegvis förbättra trafiksäkerheten i hela regionen.

Gällande hastighetsefterlevnad föreslår Trafikverket utökning av antalet Automatisk Trafik Kamera (ATK) i landet. Med de planer som Trafikverket har ska antalet ATK i landet ökas årligen med 250 nya kameror till 2020. Detta är en process som beslutas av Trafikverket nationellt. Flertalet av dessa kameror installeras längs med högtrafikerade vägar (ÅDT mer än 4000) enligt Trafikverket prioritering. I dag finns det ca. 1800 ATK i Sverige varav ca. 400 (22%) finns inom Trafikverket Region väst. Enligt uppgift kostar en ATK ca. 500 tkr, dock är det hantering av ärenden som är kostsamt. Idag hanteras ca. 300 000 hastighetsöverträdelseärende per år i hela landet. Utöver ATK behöver den polisiära övervakningen också ökas. Båda dessa åtgärder ligger utanför ramen för regional transportinfrastrukturplan.

Däremot, som en långsiktig åtgärd, behöver vi säkerställa att vägarnas utformning korrelerar med den högsta tillåtna hastigheten. Trafikverkets konstaterar att även om trafikanter i nuläget följer den skyltade hastigheten finns det en stor risk för olyckor. Därför måste antingen vägensäkerhetsstandard utvecklas eller den reglerad hastigheten sänkas. Inom ramen för regional transportinfrastrukturplan kan vi möjliggöra finansiering av trafiksäkerhetshöjande åtgärder och särskilt rikta medel för de övriga länsvägarna.

Gällande cykelolyckor kan vi konstatera att på det kommunala och statliga regionala vägnätet står andelen omkomna och allvarligt skadade i cykelolyckor för ca. 52% respektive 15%. Andelen ligger på 54% på det enskilda vägnätet. Antalet omkomna och allvarligt skadade i cykelolyckor har minskat totalt under de senaste 10 åren men inte på det statliga regionala vägnätet även om säkrare cykling är ett prioriterad område enligt Trafikverket och Västra Götalandsregionens cykelstrategi. I Trafikverket Region väst är det 45% av gång- och cykelpassagera på det statliga vägnätet som kategoriseras som god kvalitet när det gäller trafiksäkerhet. Enligt Trafikverkets senaste inventering finns det 831 gång-och cykelpassager på det statliga vägnätet som kategoriseras som "låg kvalitet" eller "mindre god", ca 64%, utifrån trafiksäkerhetsperspektiv. I det fortsatta arbetet kan de bristfälliga passagera i Västra Götaland kartläggas för att kunna ta fram åtgärdsförslag inför kommande revideringar av regional transportinfrastrukturplan. På det kommunala vägnätet är det 24% av gång- och cykelpassagera som kategoriseras som god kvalitet. Västra Götalandsregionen kan genom statlig medfinansiering i den regionala infrastrukturplanen uppmuntra kommunerna att åtgärda gång- och cykelpassager på sina vägar och förbättra trafiksäkerheten i tätorter. Utöver det kan den regionala infrastrukturplanen allokera en pott för enskilda vägar med särskilt fokus på trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter.

Rekommendation:

- Förstärka medlen till trafiksäkerhetshöjande åtgärder på statliga regionala vägar
 - I samarbete med Trafikverket ta fram förslag på effektiva trafiksäkerhetshöjande åtgärder
 - I samarbete med Trafikverket ta fram principiella åtgärder för det övriga länsvägnätet
- Rikta medel för hel-och medfinansiering av trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter
- En årlig redovisning av trafiksäkerhetsutveckling i Västra Götaland

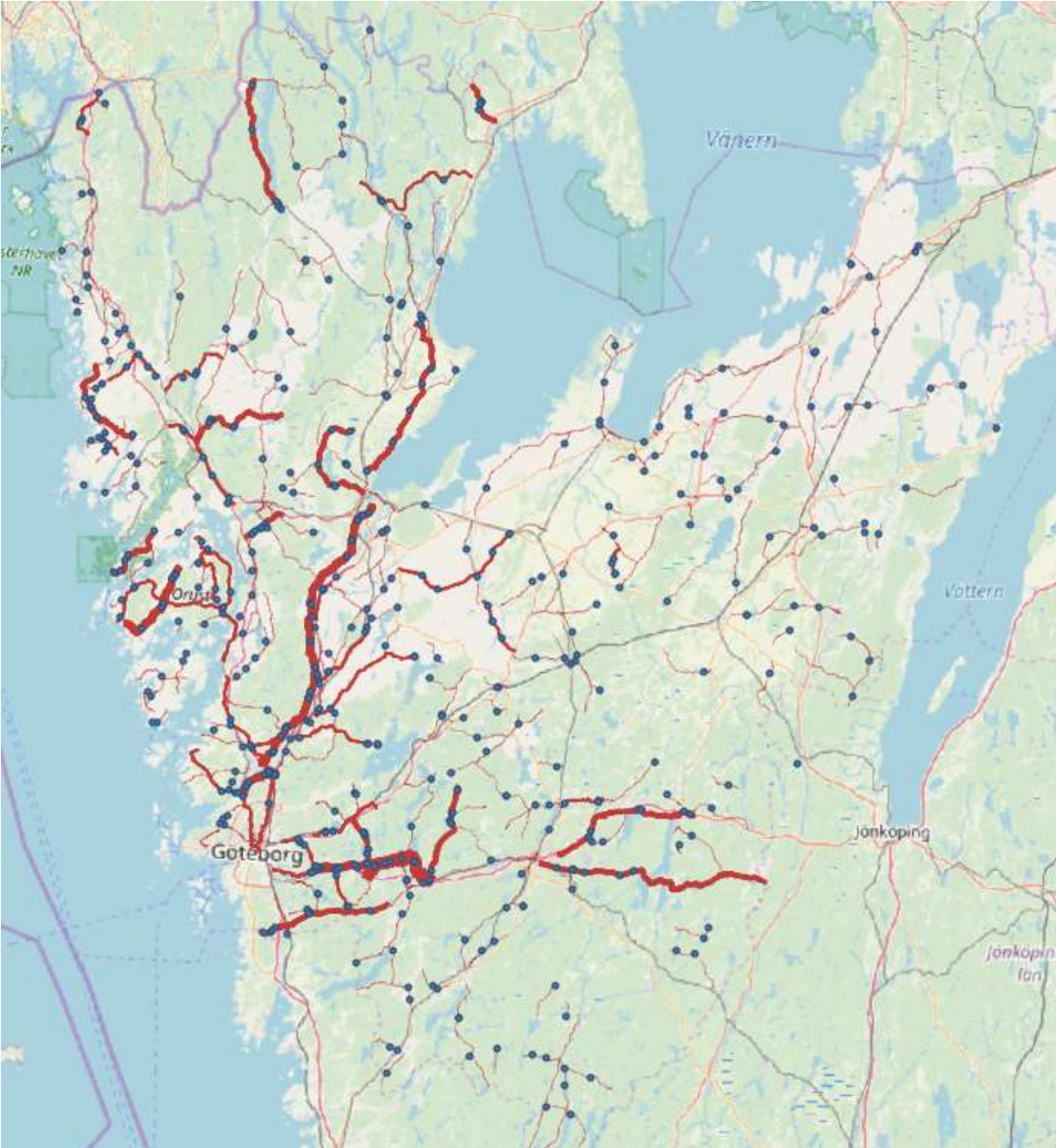
Bilaga I

Olyckor med omkomna och allvarligt skadade på primära länsvägar – vägnummer mellan 100–500



Den blå punkten märker ut olycksplats, tjockleken på linjerna visar antal omkomna och allvarligt skadade på aktuell vägsträcka.

Olyckor med omkomna och allvarligt skadade på övriga länsvägar – vägnummer högre än 500



Olyckor med omkomna och allvarligt skadade på riksvägar – vägnummer lägre än 100 (förutom Europavägar och stamvägar)



Dokumentnamn:

Trafiksäkerhetsutveckling i Västra Götaland 2009–2018

Diarienummer:

Kontaktpersoner:

Aako Raoofi, 073-079 29 18, aako.raoofi@vgregion.se

