

Trafikdatarapport 2008 – 2009





Innehåll

1. Inledning	3
2. Vaghållningsområde	3
3. Umeås planerade utveckling	3
Befolkningsutveckling	3
Expansiva stadsdelar	3
Antal personbilar och biltäthet	3
Projekt och nyetableringar	4
4. Trafikflöden	5
Motorfordon	5
Cykeltrafik	7
Gångtrafik	7
5. Sjukhusrapporterade olyckor 2008	9
Olyckstyp	9
Skadepåföljd	9
Åldersfördelning	10
6. Sjukhusrapporterade olyckor 2009	11
Skadepåföljd	11
Åldersfördelning	12
7. Hälsoförluster	13
Hälsoförlustbegreppet	13
Olycksdrabbade platser	13
Fotgängare singelolyckor	14
Cykel singelolyckor	15
Upphinnandeolyckor	16
Oskyddade trafikanter påkörda av motorfordon	17
Skadade i motorfordon	18
Summering och analys av hälsoförlustlistor	19
8. Fortsatt arbete	20
9. Bilagor	21

1. Inledning

Denna rapport presenterar trafikdata som kontinuerligt samlats in av Samhällsbyggnadskontoret. Rapporten inriktar sig huvudsakligen på att beskriva år 2008-2009. För att beskriva dessa år bättre och kanske framför allt Umeås utveckling, används också i vissa delar statistik från tidigare år. Rapporten har sammanställts under hösten och vintern 2010/2011. Tekniska Nämnden har godkänt rapporten i XXXX 2011.

2. Väghållningsområde

Umeå kommuns väghållningsområde innefattade år 2009 hela Umeå tätort med undantag för väg E4, E12, 364 och 363 där Vägverket är väghållare. På universitets- och sjukhusområdet är fastighetsägarna väghållare. Vidare innefattas även kommundelarnas tätorter.

Basfakta om kommunalt vägnät i Umeå kommun (år 2009):

Väglängd ca: 428 km

Cykelväglängd ca: 207 km

Broar/tunnlar: 110 st

Antal ljuspunkter: 26 458 st

Antal gällande lokala trafikföreskrifter: 1887

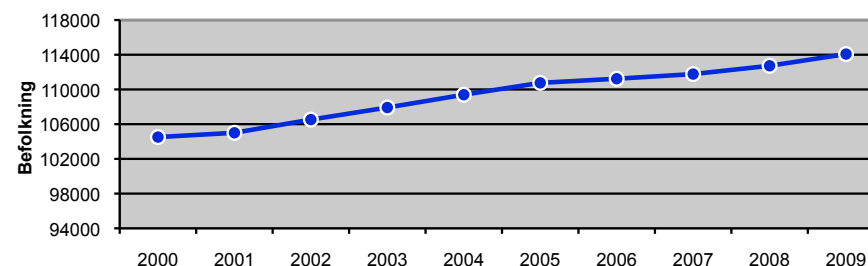
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Vinterunderhåll (Mkr)	22,6	26,1	30,8	25,9	33,7	31,6
Beläggningsunderhåll (Mkr)	15,5	13,4	17,9	21,3	10,3	5,9

Tabell 1: Kostnader för beläggningsarbeten och vinterunderhåll 2004 – 2009

3. Umeås planerade utveckling

Befolkningsutveckling

Mellan 2000 och 2009 har Umeås befolkning ökat med 9563 personer. Ökningen var som störst 2002 med 1519 personer. Under 2006 ökade befolkningen med endast 477 personer.



Figur 1: Befolkningsutveckling i Umeå kommun under perioden 2000 – 2009

Expansiva stadsdelar

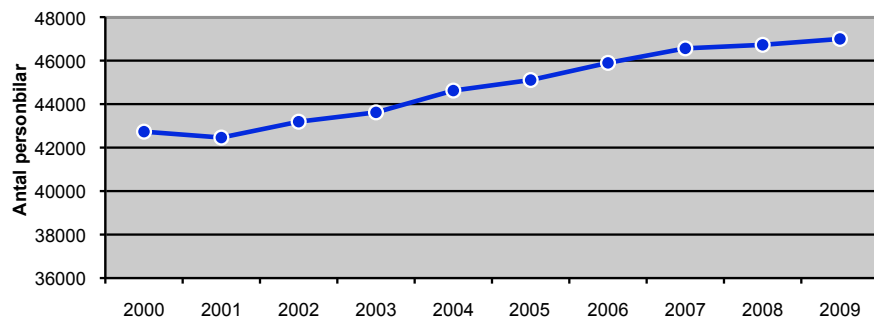
Under perioden 2000 – 2009 är det de centrala och östra stadsdelarna som har stått för den största delen av befolkningsökningen. Ålidhem/ Tomtebo församling har ökat sin befolkning med XXX personer. Största minskningen står Ersmark/ Ersboda för med XXX invånare.

Antal personbilar och biltäthet

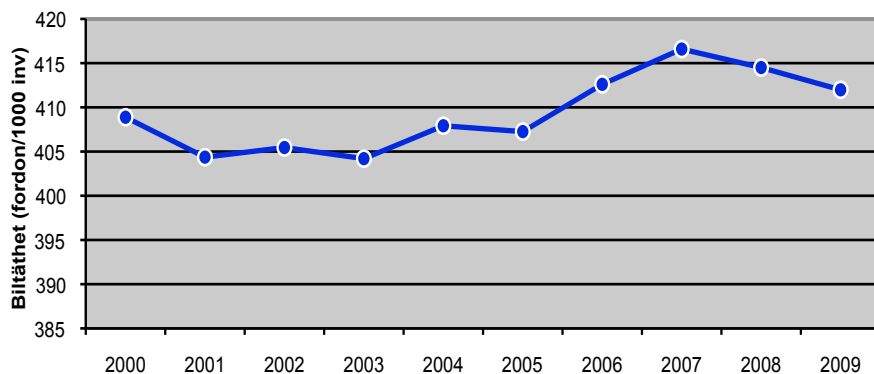
Antalet personbilar i Umeå kommun har ökat kraftigt under den senaste tio-årsperioden, vilket har ett direkt samband med befolkningsökningen.

Under 1990 talet minskade biltätheten* i Umeå stadigt. Detta skedde ända till 1998 då biltätheten började öka och gjorde så till år 2000. Sedan dess har biltätheten legat på ungefär samma nivå, det vill säga endast mindre variationer från år till år. Sett över perioden 00 – 09 har biltätheten ökat med några procent. Den variation som biltätheten uppvisar under perioden har sannolikt att göra med det faktum att befolkningsökningen till stor del beror på universitetets tillväxt och den relativt låga biltätheten bland dess studenter. Även en skiftande konjunktur påverkar biltätheten (notera den ökade biltätheten under 2006 och 2007 då Sverige befann sig i högkonjunktur och den nedgång som syns under finanskrisen 2008 och 2009, figur 3).

*Biltäthet definieras som personbil/invånare, se figur 3.



Figur 2: Antal personbilar i Umeå kommun 2000 – 2009.



Figur 3: Biltäthet i Umeå kommun 2000 – 2009.

Projekt och nyetableringar

Sedan en längre tid har projektering kring en omdragning av E4 och E12 pågått (Umeåprojektet). Detta för att reducera trafiken genom centrala Umeå. Projektet har dock skjutits upp ett flertal gånger och den planerade ringleden kring Umeå kommer enligt nuvarande tidsplan troligen inte att vara helt färdigställd förrän omkring 2014/2015.

Ett av de största projekten i Umeå är för närvarande byggandet av Botniabanan. Projektet medför bland annat ett nytt resecentrum Öst på stan (färdigställdes 2010) samt en ombyggnad av nuvarande i centrum. Vidare håller också en ny godsbangård på att anläggas i västra delarna av Umeå.

Arbete pågår med att förtäta befintliga stadsdelar, d.v.s. att bygga fler bostäder inom de bostadsområden som idag existerar (framför allt i de centrala delarna). De största pågående och planerade bostadsområdena är Öbacka strand, Mariestrand, utbyggnad av Tomtebo, Sandåkern, utbyggnad av Umedalen och exploatering av Ön.

Umeå har också de senaste tio åren fått en rad nyetableringar, t.ex. handelsområdet Strömpilen och utvecklingen av Ersboda handelsområde. Just nu pågår etableringen av handelsområdet Klockarbäcken intill E12/Vännäsvägen samt ett industriområde, NLC Park, i västra Umeå.

4. Trafikflöden

Motorfordon

Umeå kommun genomför kontinuerligt trafikmätningar. Syftet med mätningarna är bland annat att erhålla en uppfattning om trafikutvecklingen i tätorten. Dessutom fungerar mätningarna som stöd vid prioriteringar av åtgärder på vägnätet.

I Umeå har sedan ett antal år trafikflödena över älven använts för att bedöma biltrafikens utveckling. Generellt sett tros trafikflödena på infarts- och genomfartsvägarna öka mer än på lokalgatorna i Umeå.

Älvsnittet består av de tre broarna Tegsbron (E4), Kyrkbron och Kolbäcksbron. Kring de trafikmätningar som genomförts på Tegsbron finns en del osäkerhet. Detta beror på köbildning, många körfält och stora flöden. Resultatet av detta är att trafikmätningar med slangar riskerar att visa något högre flöden än de verkliga. Under 2006 utreddes denna osäkerhet och det visade sig att den plats som tidigare använts för trafikmätning (södra landfästet) var illa vald, då trafikmätningarna stämmer för dåligt med verkligheten. Från och med år 2006 har mätningen på Tegsbron flyttats till en lämpligare plats där mätningen bedöms fungera bra. Detta gör dock att tidigare mätningar genomförda på Tegsbron inte har den pålitlighet att man kan använda dessa för att uttala sig om trafikflödesförändringar över älvsnittet. Det kommer således att dröja några år innan tillräckliga data finns från den nya platsen på Tegsbron. I dagsläget finns mätningar för tre år och dessa visar på en trafikökning på ca 1,5 % per år mellan år 2006 – 2008. Kolbäcksbron står för huvuddelen av trafikökningen, medan Tegsbron och Kyrkbron uppvisar små förändringar.

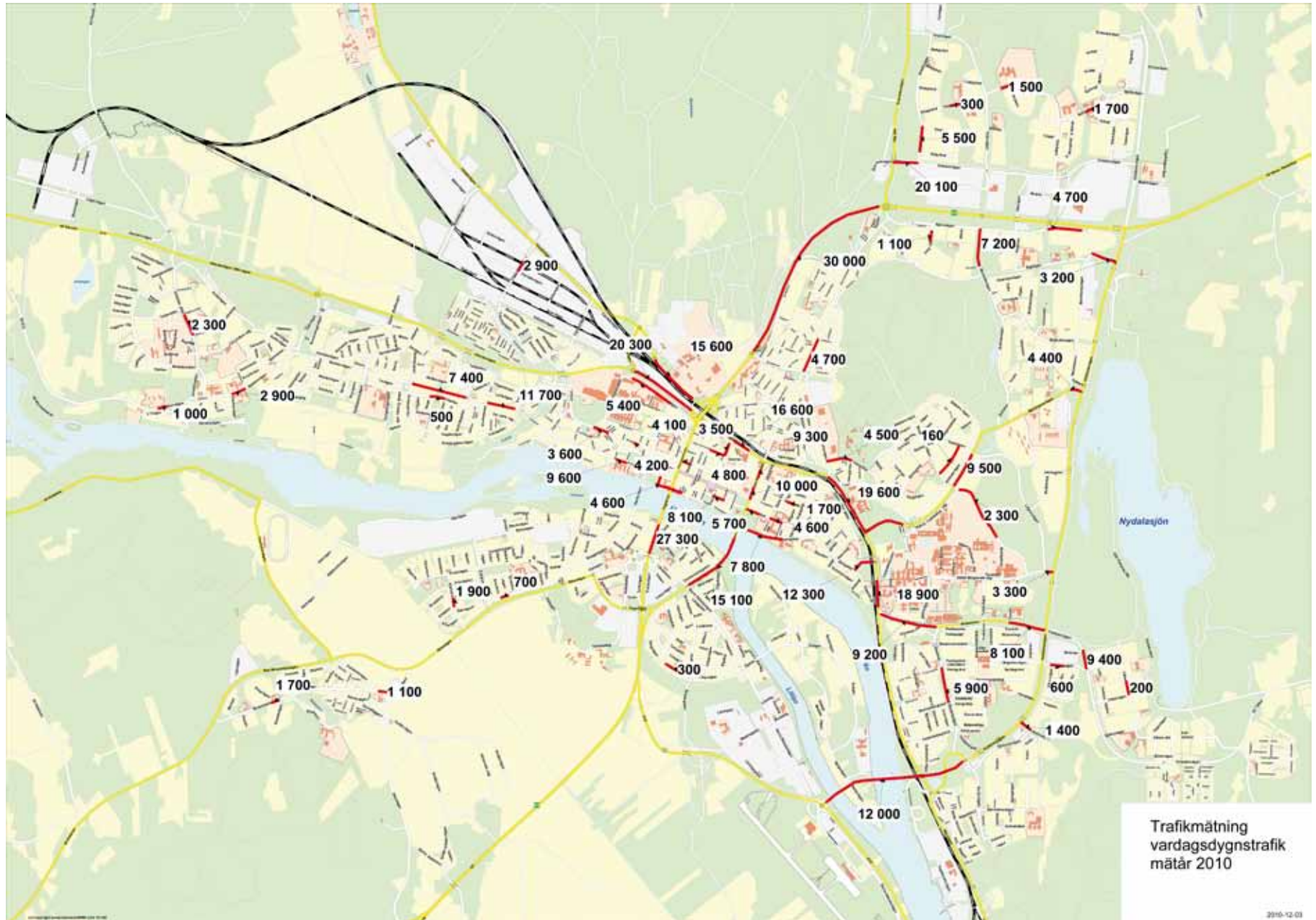
Som komplement till mätningarna över de tre broarna har också trafikmätningar på infartsvägarna (se karta 1) sammanställts. Dessa visar en trafikökning på 1,3 % per år mellan år 2007-2008.

Sammanställning av mätpunkter som beskriver interntrafiken i Umeå tätort pågår och kommer att presenteras i kommande trafikdataberättelser.

På sidan 6 (karta 2) visas senast genomförda trafikmätningar i Umeå stad.



Karta 1: Mätpunkter älvsnittet och infartstrafik



Karta 2: Trafikflöden år 2010 (Vardagsdygnstrafik)

Cykeltrafik

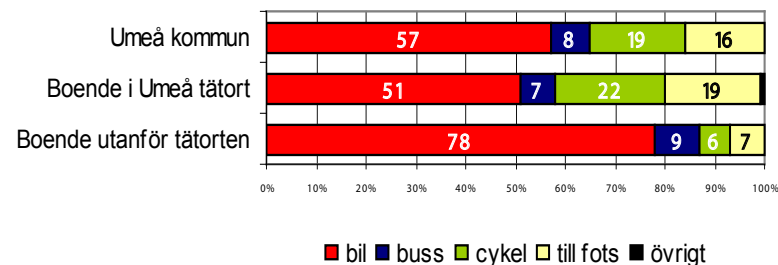
Under maj 2005 genomfördes omfattande cykelmätningar i Umeå och mätningar har sedan dess genomförts varje år. Med detta som utgångspunkt är förhoppningarna att man framöver ska kunna avgöra hur cykeltrafiken utvecklats i Umeå. I tabell 2 presenteras mätpunkter som har mätts flera år i rad. Antalet mätpunkter och måttillfällen som är jämförbara bedöms i dagsläget vara för få för att man skall kunna uttala sig om cykeltrafiken har ökat eller minskat generellt i Umeå.

Enligt den resvaneundersökning (RVU) som genomfördes år 2006 sker 19 procent av alla resor under oktober/november i Umeå kommun med cykel. Detta kan jämföras med 22 procent, vilken är den andel som 1998 års RVU visade på. Resultatet från dessa två tillfällen är inte direkt jämförbara beroende på att omfattningen, metoden och urvalskriterierna har varierat mellan undersökningarna. Andelen resor som genomförs på cykel antas på grund av detta ha varit relativt konstant de senaste tio åren. Antalet cyklister bör dock ha ökat då invånarantalet ökat stadigt i Umeå. Andelen resor som sker med cykel i Umeå tätort är 22 procent enligt RVU 2006.

Plats/mätår	2005	2006	2007	2008	2009
Tunnel järnvägsstation	3150	3050	3100		
Kungsg. (E4 och Bankg.)	4000	4400			3650
Nygatan (tunnel under E4)	3850	3900	3500	3850	4000
Kungsg. (V och Ö Kyrkog.)	3550	4950	4350		4800
Nygatan (V och Ö Kyrkog.)	2900	3900	3550		3600
Svingen	5200	6450	5850	5450	5750
Gamla bron	3700	4400	3850	3950	5050
Regementsbron	1350	2700	2550		
GC-tunnlar (Ålidbacken)	6750	6450	6950		6800
Kyrkbron	1750	1950	2050		2550
Storgatan över Tvärån	2400	1550	1850		2250

Tabell 2: Cykeltrafik på olika platser i Umeå mätt under maj/september månad (Vadt)

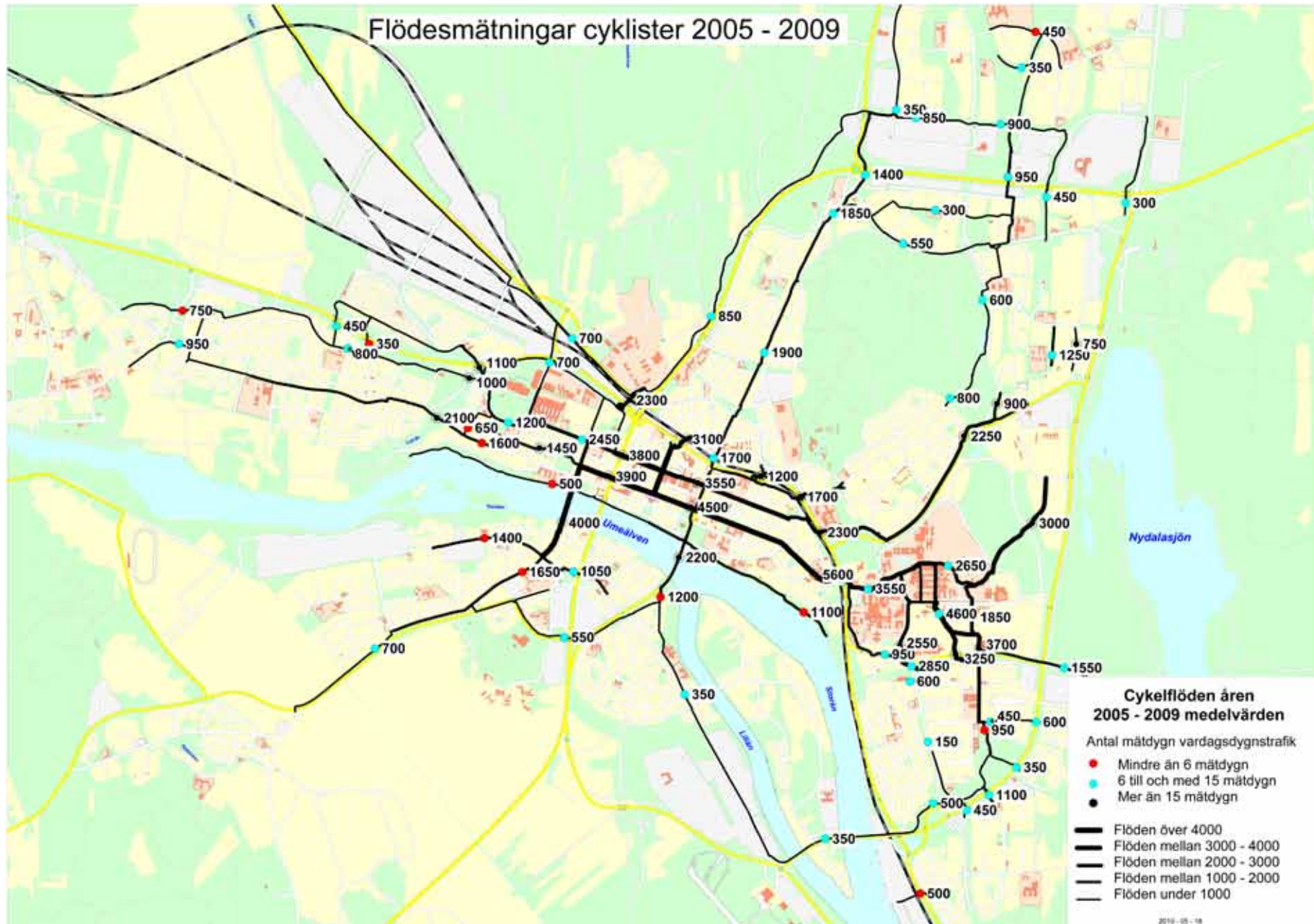
Färdsätt samtliga resor (%), vardagar (år 2006)
(256 000 resor i kommunen, 200 000 resor Umeå tätort, 56 000 resor utanför tätorten)



Figur 4: Färdmedelval enligt RVU 2006 (%)

Gångtrafik

Gångtrafiken har inte räknats på flera år, varför aktuella uppgifter saknas. 1998 gjordes 18 % av alla resor i Umeå kommun till fots enligt RVU. Motsvarande andel enligt 2006 års RVU är 16 %. Boende i Umeå tätort gör 19 % av sina resor till fots. Problematiken kring att skaffa aktuella uppgifter för gångtrafik på specifika platser är att dessa mätningar måste genomföras manuellt, vilket är mycket resurskrävande.



Karta 3: Cykelflöden år 2005-2009 (Vardagsdygnstrafik)

5. Sjukhusrapporterade olyckor 2008

Under år 2008 inkom 1255 trafikskadade personer till Norrlands Universitetssjukhus som skadats i Umeå stad (inklusive Röbäck och Ersmark). Den vanligaste olyckstypen var fotgängare som skadats i singelolyckor (exempelvis fotgängare som halkat eller snubblat). Denna grupp står också för flertalet av de allvarliga skadorna i trafiken.

Olyckstyp

De som oftast skadas i trafiken är cyklister och fotgängare i singelolyckor. Av alla skadade individer i trafiken under detta år var 535 (42,5 %) fotgängare. Av dessa skadades 95,5 % i singelolyckor, medan endast 2,5 % skadades i kollision med bilar. 386 cyklister skadades under året, vilket är 31 % av alla skadade. Precis som för fotgängarna var singelolyckor vanligast bland cyklister (82 %).

	Gående	Cyklister	Mc	Moped	Bil	Annan trafikant	Summa
Singel	511	317	11	44	48	1	932
Gående	0	2	0	0	0	0	2
Cykel	7	33	0	2	0	0	42
Mc	0	1	0	0	0	0	1
Moped	2	2	0	0	0	0	4
Bil	14	30	1	10	217	0	272
Annat	1	1	0	0	0	0	2
Summa	535	386	12	56	265	1	1255

Tabell 3: Olyckstyp (i bil ingår även lastbil, buss, och mc) Skadade parten i kolumnerna. Annan inblandad part radvis.

Den tredje mest olycksdrabbade trafikantgruppen var bilister. 265 personer (21%) av alla skadade i trafiken under 2008 var bilister. Av de 265 skadade bilisterna skadades 82 % vid kollision med andra bilar. Av de 265 skadade bilisterna fick 58 % sin skada vid upphinnandeolyckor (bil blir påkörd bakifrån).

Olyckstyp	Antal
Upphinnande	153
Korsande	29
Singel	48
Avsvängande	22
Möte/omkörning	8
Annat	5
Summa	265

Tabell 4: Typer av bilolyckor

Skadepåföljd

I denna rapport har vi beslutat att använda ISS-skalan och utifrån den indela skadegraden i fem steg. Dessa är följande:

- ISS 1 – 3 = Diagnosticerad Lindrig skada
- ISS 4 – 8 = Diagnosticerad Måttlig skada
- ISS 9 – 15 = Diagnosticerad Allvarlig skada (DAS)
- ISS >= 16 = Diagnosticerad Mycket Allvarlig skada (DMAS)
- Död

Exempel på skador som betecknas som lindriga är sår, stukning, finger- eller näsfraktur. Måttlig skada kan vara hjärnskakning med medvetlöshet < 1 timma eller okomplicerade frakturer. Allvarlig skada kan vara hjärnskakning med medvetlöshet 1 – 6 timmar eller lärbensbrott. Mycket allvarlig skada kan vara blödning i hjärnan, amputering av ben eller skada på kroppspulsådern.

Norrlands Universitetssjukhus registrerade 1255 trafikskadade personer under år 2008. Av dessa klarade sig 1217 (97 %) personer med lindriga eller måttliga skador, medan 37 (3 %) skadades allvarligt eller mycket allvarligt. En person avled. De som oftast klarade sig med lindriga skador var bilister, bland dessa skadades drygt 1 % allvarligt, mycket allvarligt eller omkom. De som i störst utsträckning drabbades av allvarliga eller mycket allvarliga skador var fotgängarna, där 4 % fick sådan skada. 3 % av cyklisterna skadades allvarligt/mycket allvarligt.

	Lindrig skada 1 – 3	Måttlig skada 4 – 8	Allvarlig skada 9 – 15	Mycket allvarlig skada 16 –	Död	Summa
Bil	255	7	2	1	0	265
Cykel	293	81	11	1	0	386
Gående	319	194	19	2	1	535
Moped	47	8	0	1	0	56
Mc	6	6	0	0	0	12
Annan trafikant	1	0	0	0	0	1
Summa	921	296	32	5	1	1255

Tabell 5: Skadepåföljd inom olika trafikantgrupper.

Åldersfördelning

Gruppen 20-29 år står för 29 % av alla de som skadats i cykelolyckor. Denna grupp står också för 27,5 % av dem som skadats i personbilsolyckor. Att många av de skadade tillhör denna grupp förklaras av att Umeå är en universitetsstad, vilket medför att många av kommunmedborgarna är i denna ålder.

Även i gruppen 10-19 har många cyklister skadats, 21,5 % av totala antalet skadade cyklister.

Gruppen 15 -19 år står för 62,5 % av dem som skadats i mopedolyckor. Drygt två femtedelar av dessa var 15 år.

Av alla skadade fotgängare var 53 % i åldern 50 år eller däröver. Nästan alla olyckor var singelolyckor och det är i åldern 50 år och uppåt som fotgängare skadas allvarligt eller mycket allvarligt.

Åldersgrupp	Cykel	Fotgängare	Moped	MC	Bil	Övrigt	Summa
0 – 4	6	4	0	0	1	0	11
4 – 9	16	6	0	0	2	0	24
10 – 14	37	15	5	0	10	0	67
15 – 19	46	30	35	1	20	1	133
20 – 24	61	43	2	2	32	0	140
25 – 29	50	35	3	1	41	0	130
30 – 34	21	27	3	0	20	0	71
35 – 39	18	14	2	1	20	0	55
40 – 44	24	45	2	4	26	0	101
45 – 49	16	33	1	1	29	0	80
50 – 54	21	45	0	1	17	0	84
55 – 59	21	50	0	1	19	0	91
60 – 64	17	50	2	0	14	0	83
65 – 69	7	37	1	0	3	0	48
70 – 74	14	28	0	0	5	0	47
75 – 79	8	35	0	0	4	0	47
80 – 84	2	24	0	0	1	0	27
85 –	1	14	0	0	1	0	16
Summa	386	535	56	12	265	1	1255

Tabell 6: Trafikskadade uppdelat på åldersgrupp och färdstätt (i bil ingår även lastbil, buss, och mc)

I bilagan, vilken finns sist i rapporten, visas kartor över olycksplatserna i Umeå stad. Varje punkt på kartan visar var individer har skadats uppdelat på trafikantkategori och skadegrad.

6. Sjukhusrapporterade olyckor 2009

Under år 2009 inkom 1047 trafikskadade personer till Norrlands Universitetssjukhus som skadats i Umeå stad (inklusive Röbbäck och Ersmark). Den vanligaste olyckstypen var fotgängare som skadats i singelolyckor (exempelvis fotgängare som halkat eller snubblat).

Olyckstyp

De som oftast skadas i trafiken är cyklister och fotgängare i singelolyckor. Av alla skadade individer i trafiken under detta år var 416 (40 %) fotgängare. Av dessa skadades 96 % i singelolyckor, medan endast 3 % skadades i kollision med bilar. 370 cyklister skadades under året, vilket är 3 % av alla skadade. Precis som för fotgängarna var singelolyckor vanligast bland cyklister (77 %).

	Gående	Cyklist	Mc	Moped	Bil	Annan trafikant	Summa
Singel	400	284	3	36	24	0	747
Gående	0	1	0	0	0	0	1
Cykel	3	38	0	0	0	0	41
Mc	0	0	0	0	0	0	0
Moped	1	1	0	7	0	0	9
Bil	12	46	2	10	179	0	249
Annat	0	0	0	0	0	0	0
Summa	416	370	5	53	203	0	1047

Tabell 7: Olyckstyp (i bil ingår även lastbil, buss, och mc) Skadade parten i kolumnerna. Annan inblandad part radvis.

Den tredje mest olycksdrabbade trafikantgruppen var bilister. 203 personer (19,5 %) av alla skadade i trafiken under 2009 var bilister. Av de 203 skadade bilisterna skadades 88 % vid kollision med andra bilar. Av de 203 skadade bilisterna fick 54 % sin skada vid upphinnandeolyckor (bil blir påkörd bakifrån).

Olyckstyp	Antal
Upphinnande	110
Korsande	30
Singel	24
Avsvängande	19
Möte/omkörning	15
Annat	5
Summa	203

Tabell 8: Typer av bilolyckor

Skadepåföljd

Norrlands Universitetssjukhus registrerade 1047 trafikskadade personer under år 2009. Av dessa klarade sig 1005 (96 %) personer med lindriga eller måttliga skador, medan 39 (4 %) skadades allvarligt eller mycket allvarligt. Tre personer omkom (två i personbil och en fotgängare).

De som oftast klarade sig med lindriga skador var bilister, bland dessa skadades mindre än 3 % allvarligt, mycket allvarligt eller omkom. De som i störst utsträckning drabbades av allvarliga eller mycket allvarliga skador var cyklister, där 5 % drabbades allvarligt. Av fotgängarna drabbades 4,5 % av allvarliga eller mycket allvarliga skador.

	Lindrig skada 1-3	Måttlig skada 4-8	Allvarlig skada 9-15	Mycket allvarlig skada 16-	Död	Summa
Bil	189	8	2	2	2	203
Cykel	266	86	15	3	0	370
Gående	259	139	15	2	1	416
Moped	45	8	0	0	0	53
Mc	2	3	0	0	0	5
Annan trafikant	0	0	0	0	0	0
Summa	761	244	32	7	3	1047

Tabell 9: Skadepåföljd inom olika trafikantgrupper.

Åldersfördelning

Gruppen 20-29 år står för 26 % av alla de som skadats i cykelolyckor. Denna grupp står också för 37,5 % av dem som skadats i personbilsolyckor. Att många av de skadade tillhör denna grupp förklaras av att Umeå är en universitetsstad, vilket medför att många av kommunmedborgarna är i denna ålder.

Även i gruppen 10-19 har många cyklister skadats, 17,5 % av totala antalet skadade cyklister.

Gruppen 15-19 år står för 71,5 % av dem som skadats i mopedolyckor. Drygt två femtedelar av dessa var 15 år.

Av alla skadade fotgängare var 57 % i åldern 50 år eller däröver. Nästan alla olyckor var singelolyckor och det är i åldern 50 år och uppåt som fotgängare skadas allvarligt eller mycket allvarligt).

Åldersgrupp	Cykel	Fotgängare	Moped	MC	Bil	Övrigt	Summa
0-4	1	4	0	0	0	0	5
4-9	13	5	0	0	1	0	19
10-14	27	11	6	0	2	0	46
15-19	38	23	38	0	23	0	122
20-24	57	37	3	2	50	0	149
25-29	39	24	2	1	26	0	92
30-34	25	17	0	0	21	0	63
35-39	24	11	1	0	9	0	45
40-44	19	24	1	1	18	0	63
45-49	27	22	0	0	15	0	64
50-54	19	37	2	0	11	0	69
55-59	22	39	0	1	8	0	70
60-64	18	38	0	0	8	0	64
65-69	11	39	0	0	5	0	55
70-74	12	36	0	0	2	0	50
75-79	9	26	0	0	4	0	39
80-84	9	12	0	0	0	0	21
85-		11	0	0	0	0	11
Summa	370	416	53	5	203	0	1047

Tabell 10: Trafikskadade uppdelat på åldersgrupp och färdstätt (i bil ingår även lastbil, buss och mc)

I bilagan, vilken finns sist i rapporten, visas kartor över olycksplatserna i Umeå stad. Varje punkt på kartan visar var individer har skadats uppdelat på trafikantkategori och skadegrad.

7. Hälsöförluster

Hälsöförlustbegreppet

I tidigare rapporter har begreppet hälsöförlust använts. Detta togs fram av Transportforskningsberedningen (TFB) och Väg- och Trafikinstitutet (VTI - numera Statens Väg- och Transportforskningsinstitut) år 1991. Syftet var att kunna göra en prioritering av trafiksäkerhetsåtgärder och en rangordning av de trafiksäkerhetsåtgärder som erfordras för att nå trafiksäkerhetsmålen till lägsta ekonomiska kostnad.

I tabellen nedan används begreppet hälsöförlust, vilket är en viktning av avliden, allvarligt skadad och lindrigt skadad. Denna viktning gör en jämförelse mellan olika olycksplatser möjligt och resurser kan sedan prioriteras till platser med flest hälsöförluster. Detta innebär också att man inte värderar de skadade i absoluta tal utan i relation till varandra. En avliden får t ex samma vikt som sex personer med svåra skador eller 250 personer med lindriga skador (se tabell 11).

Hälsöförlustbegreppet togs fram på basis av skadestatistik från polisrapporterade vägtrafikolyckor för treårsperioden 1986 – 1988. Det är således ursprungligen direkt kopplat till polisrapporterade vägtrafikolyckor och den definition av allvarligt skadad som polisen har.

I denna rapport har vi valt att trots det använda hälsöförlustbegreppet relaterat till sjukhusrapporterade vägtrafikolyckor och allvarlig skada betecknas då som ISS ≥ 9 . Det innebär att hälsöförlustbegreppet inte är jämförbart med hälsöförlustbegreppet i sin gamla definition som har använts i tidigare framtagna trafiksäkerhetsrapporter vid Umeå kommun.

	Relativ förlust, uttryckt i hälsöförlust	En hälsöförlust motsvarar (antal skadade)
Dödsfall	1	1
Allvarligt skadad	0,166	6
Lindrigt skadad	0,004	250

Tabell 11: Hälsöförlustbegreppet som det är utformat enligt tabellen ovan är framtaget av Karl-Olov Hedman, och Lars Stenborg (1991): Samhällsekonomisk prioritering av trafiksäkerhetsåtgärder. TFB & VTI.

Olycksdrabbade platser

Tabellerna på kommande sidor visar platser med höga hälsöförluster i fallande ordning. De vanligaste olyckskategorierna är fotgängare och cyklister som skadats i fallolyckor, samt upphinnandeolyckor. För dessa olyckskategorier har separata olyckslistor tagits fram. Olyckorna har inträffat under perioden 2006 -2009 och baseras på sjukhusrapporterade personskador i Umeå tätort. En fyraårsperiod studeras eftersom enskilda år har för få olyckor för att finna frekventa olycksplatser. För oskyddade trafikanter som körts på av motorfordon samt kollisionsolyckor mellan motorfordon (exkl. upphinnandeolyckor) har olyckslistor baserat på tioårsperioden 2000-2009 tagits fram.

Då antalet dödsolyckor är väldigt få, ca. en per år inom tätbebyggt område, samtidigt som dessa ger väldigt hög hälsöförlust är inte dessa med i listorna på nästa sida. Som jämförelse omkommer ca 5 personer/år i hela kommunen, där flertalet således är utanför tätbebyggt område och vanligtvis på Trafikverkets vägar. Fyra personer omkom under perioden 2006-2009 (två i bil och två gående). En av olyckorna där fotgängare omkom inträffade på fastighetsmark och har inte markerats ut i kartan nedan. I bilolyckan omkom två personer.



Karta 4: Dödsolyckor i Umeå stad år 2006-2009.

Fotgängare singelolyckor

Av alla som skadas i vägtrafiken i Umeå stad är ungefär 40 procent fotgängare där merparten får sin skada vid fallolyckor. Många av olyckorna har inträffat vintertid och då är den vanligaste olycksorsaken att fotgängaren halkat. Nedan visas de mest olycksdrabbade platserna bland fotgängare singelolyckor. Statistiken baseras på en fyraårsperiod, 2006-2009.

	Plats	Lindrig	Måttlig	Allvarlig	Mycket allvarlig	Totalt antal skadade	Hälsoförlust
1	Vasaplan	29	13	3	1	46	0,83
2	Rådhusorget	13	1	1	1	16	0,39
3	Renmarkstorget	11	7	1		19	0,24
4	Gc-tunnel vid järnvägsstation och övergångsställe	8	3	1		12	0,21
5	Kungsgatan, Renmarkstorget - Sveagatan	5	2	1		8	0,19
6	Östra Rådhusgatan, Storgatan - Strandgatan	5		1		6	0,19
7	Renmarksplanaden utanför Biblioteket	7	4			11	0,04
8	Busstation NUS	9	2			11	0,04
9	Kungsgatan mellan torgen	3	4			7	0,03
10	Kungsgatan, Rådhusorget - Vasagatan	4	3			7	0,03






- Åtgärd genomförd
- Åtgärd planerad/pågår

Tabell 12: Hälsöförlustlista för fotgängare skadade i singelolyckor.

Cykel singelolyckor

Av alla som skadas i vägtrafiken i Umeå stad är drygt 30 procent cyklister, även cyklisterna får vanligtvis sin skada vid en singelolycka. Olyckorna inträffar i störst utsträckning på platser där det är stora cykelflöden, trångt och möjligt att komma upp i höga hastigheter. Nedan visas de mest olycksdrabbade platserna då det kommer till cykel singelolyckor. Statistiken baseras på en fyraårsperiod, 2006-2009.

	Plats	Lindrig	Måttlig	Allvarlig	Mycket allvarlig	Totalt antal skadade	Hälsotvång
1	Svingen och första 100 m av Kungsgatan	20	12	4	1	37	0,96
2	Tunnel järnvägsstation och övergångsställe	14	3	1	1	19	0,40
3	Kungsgatan, delen Döbelnsgatan - Häradsövdingegatan	13	2	2		17	0,39
4	Nedfart gc-bana Kyrkbron, södra sidan	6	1	2		9	0,36
5	Gc-väg Mariehemsängarna (södra delen)	2	1	2		5	0,35
6	Gc-väg utmed Björnvägen, mellan Vargvägen - Rådjursvägen	8	3	1		12	0,21
7	Gc-väg Gammliaacken	5	3		1	9	0,20
8	Gc-väg utmed Mariehemsvägen (norra sidan), Bofinksvägen - Istidsgatan	5	2	1		8	0,19
9	Gc-väg backen Fridhemsvägen	5		1		6	0,19
10	Gc-väg backen söder om Östra gymnasiet	5		1		6	0,19
11	Kungsgatan, delen Västra Kyrkogatan - Vasagatan	4		1		5	0,18
12	Gc-väg utmed Mariehemsvägen (södra sidan), Istidsg. - infart Riksradion	3			1	4	0,18
13	Gc-bro mellan Ålidhem - Köksvägen	9	2			11	0,04
14	Naturvetarstråket	7	2			9	0,04
15	Gc-bana Östra Kyrkogatan, Sandaparken till Konsum	6	3			9	0,04
16	Bryggargatan, delen Nybrogatan - Bölevägen	5	3			8	0,03
17	Gc-bro till regementet, över E12	6	2			8	0,03
18	Tegsbron	7				7	0,03
19	Gamla bron, norra sidan	5	1			6	0,02
20	Nygatan, tunnel under E4	4	2			6	0,02

	Åtgärd genomförd
	Åtgärd planerad/pågår
	Statlig väghållare
	Statlig väghållare, åtgärd genomförd
	Statlig väghållare, åtgärd planerad/pågår

Tabell 13: Hälsotvångslista för cyklister skadade i singelolyckor..

Upphinnandeolyckor

Av de bilister som skadas årligen får mer än hälften sin skada i upphinnandeolyckor. Olyckorna inträffar till största delen på det högtrafikerade vägnätet och ofta i närheten av korsningspunkter. Nedan visas de mest olycksdrabbade platserna. Statistiken baseras på en fyraårsperiod, 2006-2009.

	Plats/korsning	Ingen skada	Lindrig	Måttlig	Allvarlig	Mycket allvarlig	Totalt antal som sökt sjukvård	Hälsotvårlust
1	E4, sträckan Tegsbron - Ridvägen	11	120	1			132	0,48
2	E4 - Björnvägen	5	30	1			36	0,12
3	Holmsundsvägen - Strombergs väg	10	27				37	0,11
4	E4 - Sandaparken		19	1			20	0,08
5	E4, bron över Vännäsvägen	2	14	1			17	0,06
6	Vännäsvägen - Backenvägen		14				14	0,06
7	Kolbäcksvägen - Mineralvägen	4	13				17	0,05
8	E4, ramp Vännäsvägen södergående		10				10	0,04
9	E4 - Kolbäcksvägen	1	9	1			11	0,04
10	Holmsundsvägen - Nytorosgatan		8				8	0,03
11	Backenvägen, sträckan Grubbevägen - Kvarnstensvägen		8				8	0,03
12	E4, ramp Vännäsvägen norrgående	2	7				9	0,03
13	Holmsundsvägen - Östra Kyrkogatan		7				7	0,03
14	Storgatan, sträckan Renmarkstorget - V. Rådhusgatan	2	6				8	0,02
15	Kolbäcksvägen - Tomtebovägen	2	5				7	0,02
16	Holmsundsvägen - Kolbäcksvägen		5				5	0,02
17	Vännäsvägen - Rödbergsvägen	0	5				5	0,02
18	Tegsvägen - Riksvägen		4				4	0,02
19	Cementvägen - Ersmarksvägen		4				4	0,02
20	Storgatan - Sjukhusbacken	2	3				5	0,01

- Åtgärd genomförd
- Åtgärd planerad/pågår
- Statlig väghållare
- Statlig väghållare, åtgärd genomförd
- Statlig väghållare, åtgärd planerad/pågår

Tabell 14: Hälsotvårlustlista för bilister skadade i upphinnandeolyckor.

Oskyddade trafikanter påkörda av motorfordon

Det senaste årtiondena har stora resurser satsats på att bygga bort platser där fotgängare och cyklister skadas då de körs på av motorfordon. Åtgärderna har kraftigt minskat antalet skadade och då särskilt de som skadas allvarligt. Detta

bevisas inte minst av det faktum att för att hitta platser där mer än någon enstaka person har skadats har nedanstående olyckslista baserats på en tioårsperiod, 2000-2009.

	Plats	Lindrig	Måttlig	Allvarlig	Mycket allvarlig	Totalt antal skadade	Hälsotvång
1	Kungsgatan, sträckan Döbelnsgatan - Järnvägsgatan	10	2	1		13	0,215
2	Bölevägen, sträckan Bölevägen - Laxgränd	4	1	1		6	0,187
3	Östra Kyrkogatan - Nygatan	4	1	1		6	0,187
4	Istidsgatan - Mariehemsvägen	1	1	1		3	0,175
5	Bölevägen - Bryggargatan	1			1	2	0,171
6	Naturvetarstråket	1		1		2	0,171
7	Ö. Kyrkogatan - Riddaregatan	1		1		2	0,171
8	Bryggargatan - Tegsvägen	1			1	2	0,171
9	Storgatan - Brogatan	1			1	2	0,171
10	Övergångstället 363 till regementet (östra infarten)	1		1		2	0,171
11	E12 - Bomvägen	1		1		2	0,171
12	Nya Skravelsjövägen - Riksvägen	1		1		2	0,171
13	Kungsgatan - Östra Kyrkogatan	7				7	0,028
14	E4 - Storgatan	6	1			7	0,028
15	Storgatan - Kvarnvägen	4	2			6	0,024
16	Östra Kyrkogatan - Östermalmsleden	5				5	0,020
17	E4 - Västra Norrlandsgatan	4	1			5	0,020
18	Östra Kyrkogatan - Skolgatan	3	1			4	0,016
19	Östra Kyrkogatan - Parkvägen	4				4	0,016
20	Riksvägen - Klarbärsvägen	2	2			4	0,016
21	Cirkulation Björnvägen vid Intersport	4				4	0,016
22	Kungsgatan - Bankgatan	3	1			4	0,016
23	Strombergs väg - Petrus Laestadius väg	2	1			3	0,012
24	Skolgatan - Brogatan	3				3	0,012
25	Kungsgatan - Brogatan	2	1			3	0,012

- Åtgärd genomförd
- Åtgärd planerad/pågår
- Statlig väghållare
- Statlig väghållare, åtgärd genomförd
- Statlig väghållare, åtgärd planerad/pågår

Tabell 15: Hälsotvångslista för oskyddade trafikanter skadade vid påkörning av motorfordon.

Skadade i motorfordon

Det senaste årtiondena har stora resurser satsats på att bygga bort platser där motorfordon kolliderar med varandra. Den i särklass mest effektiva åtgärden är cirkulationsplats, vilken har medfört en kraftig minskning av allvarlig

personskada bland skyddade trafikanter. För att hitta platser där mer än någon enstaka person har skadats har nedanstående olyckslista baserats på en tioårsperiod, 2000-2009.

	Plats/Korsning	Lindrig	Måttlig	Allvarlig	Mycket allvarlig	Antal skadade	Hälsoförlust
1	E4 - Kolbäcksvägen	22	3	3		28	0,60
2	Hissjövägen - Rälsvägen*	4		1	2	7	0,52
3	Förrådsvägen - Fläktvägen	10		2		12	0,37
4	Kolbäcksvägen - Tomtebovägen	15	2	1		18	0,23
5	Holmsundsvägen - Ålidbacken	9	2	1		12	0,21
6	Riksvägen, sträckan Enbärsvägen - Vidängsvägen*	5	3	1		9	0,20
7	E4 - Björnvägen	7		1		8	0,19
8	E12 - Järnvägsgatan, Holmsund*	5	1	1		7	0,19
9	Tegsvägen - Verkstadsgatan	16				16	0,06
10	Vännäsvägen - Backenvägen	14				14	0,06
11	E4 - Storgatan	9	1			10	0,04
12	E4 - E12, väster om E4	9	1			10	0,04
13	Holmsundsvägen - Ö. Kyrkogatan	7	3			10	0,04
14	Magasinsgatan - V. Norrlandsgatan	9				9	0,04
15	Istidsgatan - Mariehemsvägen	9				9	0,04
16	E4 - E12, öster om E4	7	1			8	0,03
17	Holmsundsvägen - Sjukhusbacken	7				7	0,03
18	E4 - Ridvägen	6				6	0,02
19	Vallmovägen - Timotejvägen	6				6	0,02
20	Spårvägen - Timotejvägen	4	1			5	0,02
21	Industrivägen - Timotejvägen	5				5	0,02
22	Holmsundsvägen - Storgatan, Holmund	5				5	0,02
23	E4 - Tegsvägen, anslutning från E4	2	2			4	0,02
24	V. Strandgatan - Storgatan	4				4	0,02
25	Björnvägen - Morkullevägen	4				4	0,02

- Åtgärd genomförd
- Åtgärd planerad/pågår
- Statlig väghållare
- Statlig väghållare, åtgärd genomförd
- Statlig väghållare, åtgärd planerad/pågår

Summering och analys av hälsoförlustlistor

Fotgängare singelolyckor

Falloolyckor bland fotgängare är den vanligaste olyckskategorin då människor skadas i trafikmiljön. Flest olyckor inträffar under vinterhalvåret och beror vanligen på halka. Då olyckorna studeras kan man konstatera att fallolyckorna sker över hela vägnätet, med en ökad koncentration ju närmare centrum man kommer. Platser som många fotgängare befinner sig på är också de mest olycksdrabbade. Markvärme på särskilt olycksdrabbade platser kan vara en lösning. Åtgärden är dock mycket kostsam och fallolyckor tenderar att ske vid övergången mellan uppvärmd och icke uppvärmd markyta p.g.a. isbildning.

På platser med många halkolyckor kommer halkbekämpningen och de rutiner som finns runt detta att ses över. Som väghållare finns dock inte möjligheten att frambringa lika bra friktion vintertid som sommartid, varför varje enskild fotgängare måste ta sitt ansvar för att använda lämplig utrustning vid halka (vinterskor och/eller broddar). Kommunens del i detta bör vara att informera om vikten av att använda t.ex. broddar vid halka.

Cykel singelolyckor

Den näst vanligaste olyckskategorin är singelolyckor bland cyklister. Särskilt olycksdrabbade platser är delar av cykelvägnätet där cykelflöderna är stora, samt där utrymmet är begränsat och/eller där körbanan lutar så att höga hastigheter är vanliga bland cyklister. Olycksdrabbade platser är vanligtvis tunnlar, broar och backar. Svingen och Kungsgatan Öst på stan bör studeras vidare för att finna lämpliga åtgärder som kan minska antalet singelolyckor på dessa sträckor.

Upphinnandeolyckor

Den vanligaste olyckskategorin bland skyddade trafikanter (bilister) är upphinnandeolyckor, även kallad bakpåkörning. Upphinnandeolyckorna inträffar nästan uteslutande på det högtrafikerade vägnätet och vanligtvis i närheten av en korsningspunkt. Den absolut mest olycksdrabbade sträckan är Västra Esplanaden (E4), vilken Trafikverket i dagsläget ansvarar för. När Umeå kommun tar över ansvaret för gatan i och med ringledens färdigställande är det av yttersta vikt att en ombyggnad av gatan minimerar upphinnandeolyckorna. Den plats som i dagsläget bör prioriteras för studie och framtida åtgärd är korsningen Holmsundsvägen – Strombergs väg.

Oskyddade trafikanter påkörda av motorfordon

De senaste årtiondena har stora resurser satsats på att förändra trafikmiljön för att oskyddade trafikanter inte ska skadas av motorfordon. Antalet döda och svårt skadade fotgängare eller cyklister som körs på av bilar har, som resultat av detta arbete, minskat kraftigt. Fortfarande återstår dock platser där trafiksäkerhetshöjande åtgärder behövs. Kungsgatan, Öst på stan, bör i detta arbete prioriteras.

Skadade i motorfordon

De värst drabbade platser inom tätbebyggt område där bilister skadas allvarligt är vanligtvis korsningspunkter. De senaste 20 årens omfattande ombyggnad av korsningar till cirkulationsplatser har kraftigt reducerat risken att skadas i stadsmiljö. Fortfarande finns korsningar som bör byggas om till cirkulationer, flertalet dock på det statliga vägnätet, vilka också planeras att byggas om i samband med ringledens färdigställande.

8. Fortsatt arbete

I Umeå har man de senaste 15 åren satsat stora resurser på att minska antalet olyckor där oskyddade trafikanter skadas allvarligt eller avlider då de kommer i konflikt med motorfordon. Detta har genomförts med en utökning av antalet 30-sträckor i kombination med hastighetsdämpande åtgärder. Antalet väggupp, upphöjda korsningar och cirkulationsplatser har stadigt ökat. I takt med detta kan man också se att ovan nämnda olyckstyper kraftigt har reducerats. Som exempel kan nämnas att ingen fotgängare har omkommit efter att ha blivit påkörd av motorfordon under perioden 2001 – 2005. Detta kan jämföras med olyckorna under 1990-talet då ett flertal fotgängare omkom efter att ha blivit påkörd av personbil eller lastbil.

De hälsoförluster som trafiken idag framför allt orsakar är de som cyklisterna och fotgängarna står för i form av singelolyckor. För att reducera de skador som cykel- och fotgängarolyckorna bidrar till behöver man i större omfattning än tidigare inrikta sig på särskilda insatser som riktar sig till just dessa grupper (förbättring av gång- och cykelvägnät, beteendepåverkan/ information m.m.). Av de bilister som skadas inom tätorten har flertalet skadats i upphinnandeolyckor. Om hälsoförlusterna ska minskas måste trafiksäkerhetsarbetet framöver tydligare och mer kraftfullt inriktas mot fotgängare/cyklister (singel) och bilister (upphinnande).

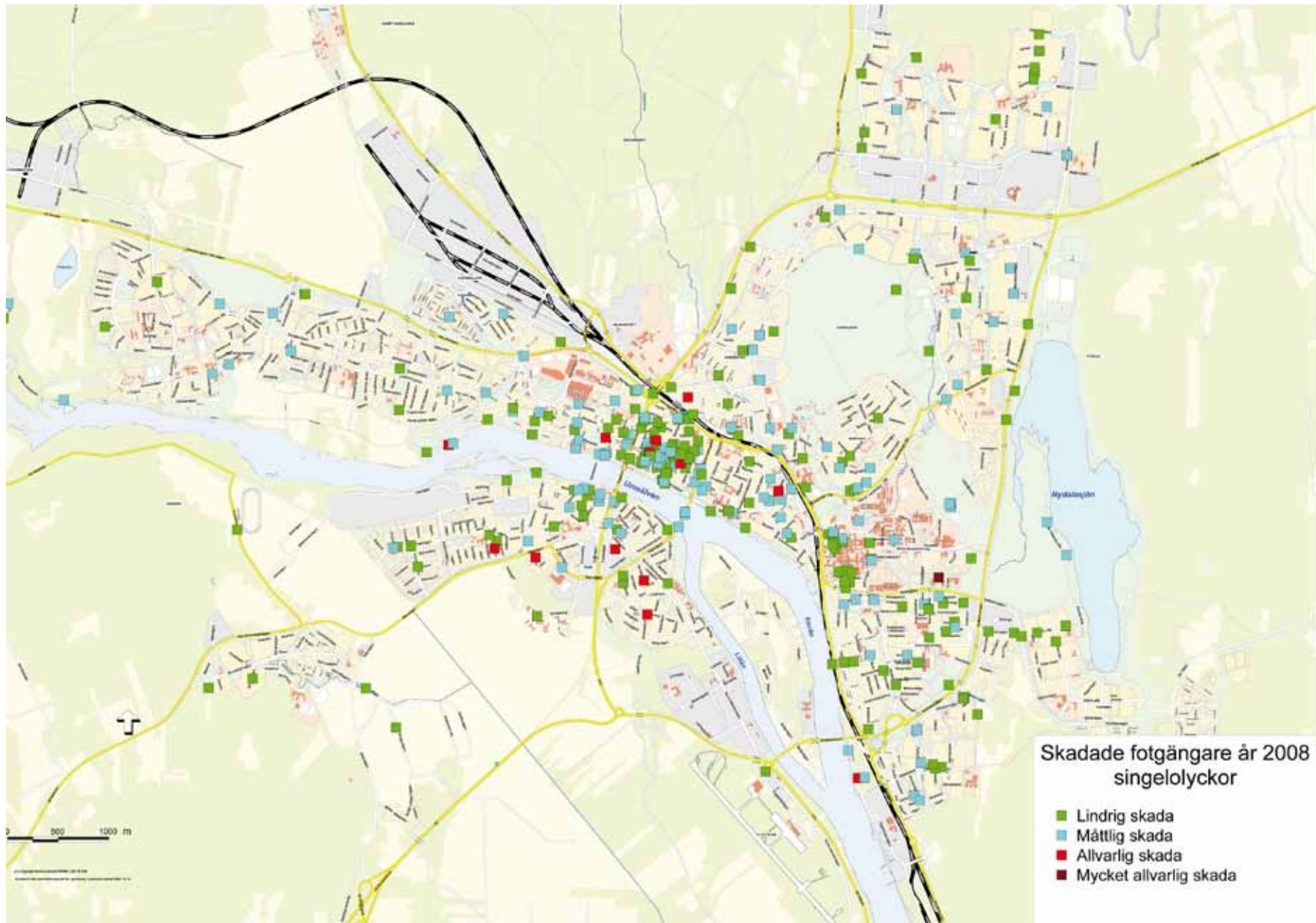
Fortsatt arbete:

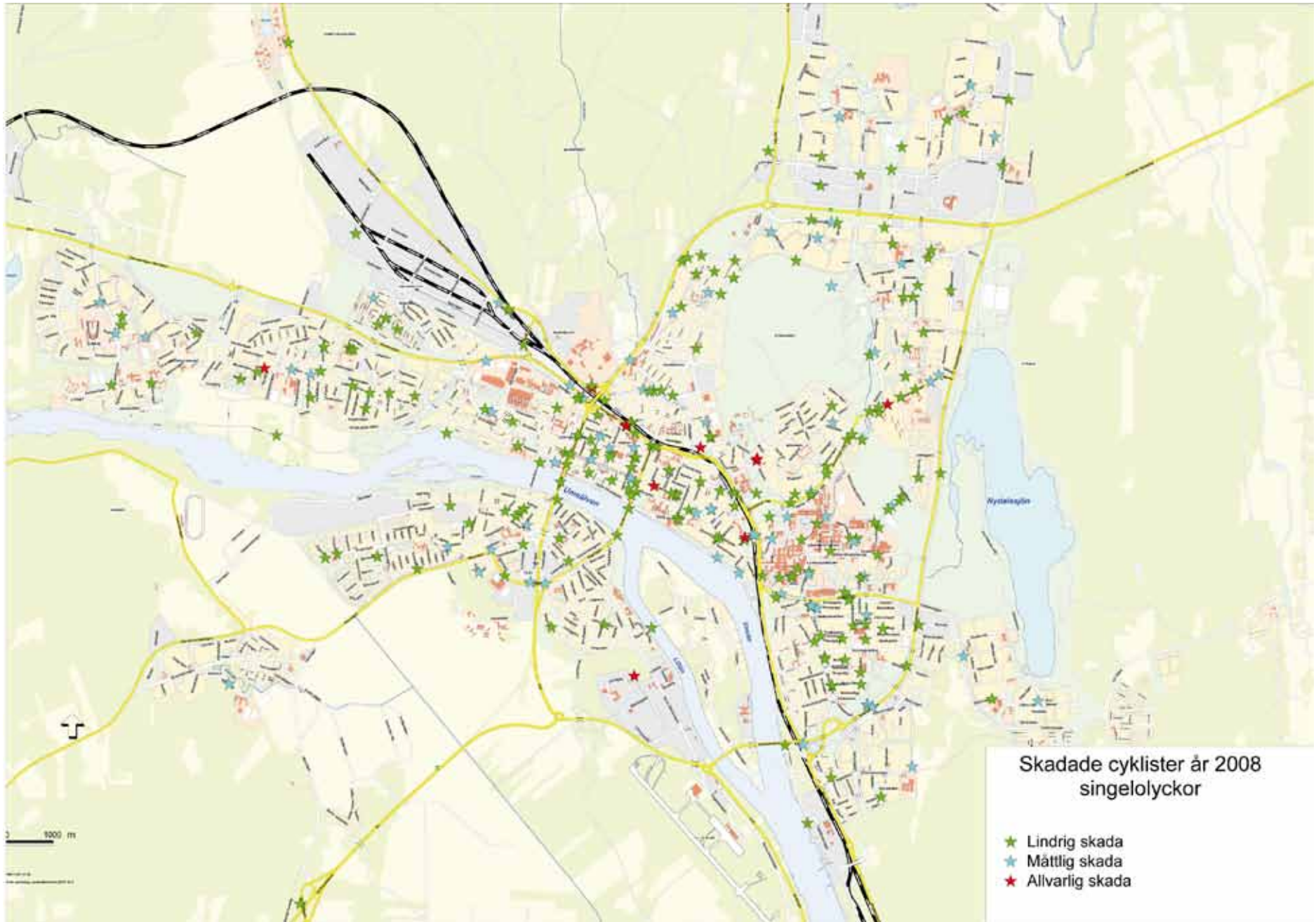
- Arbete med en fördjupad analys av orsakerna till hälsoförlusterna bland cyklister och fotgängare genomförs under 2010/2011 i samarbete med olycksanalysgruppen på NUS med flera.
- Särskilda åtgärder genomförs för att minska fallolyckorna bland äldre, vilka ofta är de som skadas allvarligt. Arbetet bedrivs bland annat genom de avsikter Umeå kommun lämnat i det pågående projektet Senior-OLA.
- De platser där upphinnandeolyckor frekvent inträffar bör åtgärdas. Detta gäller särskilt Västra Esplanaden, som när den övergår i kommunal ägo bör byggas om för att minska dessa olyckor.
- De hälsoförlustlistor som finns i denna rapport avseende singelolyckor för fotgängare och cyklister, samt upphinnandeolyckor bör studeras närmare och förslag till åtgärder tas fram i de fall åtgärder inte är genomförda eller planerade. Detta bör göras under 2011. Kostnadsbedömning bör

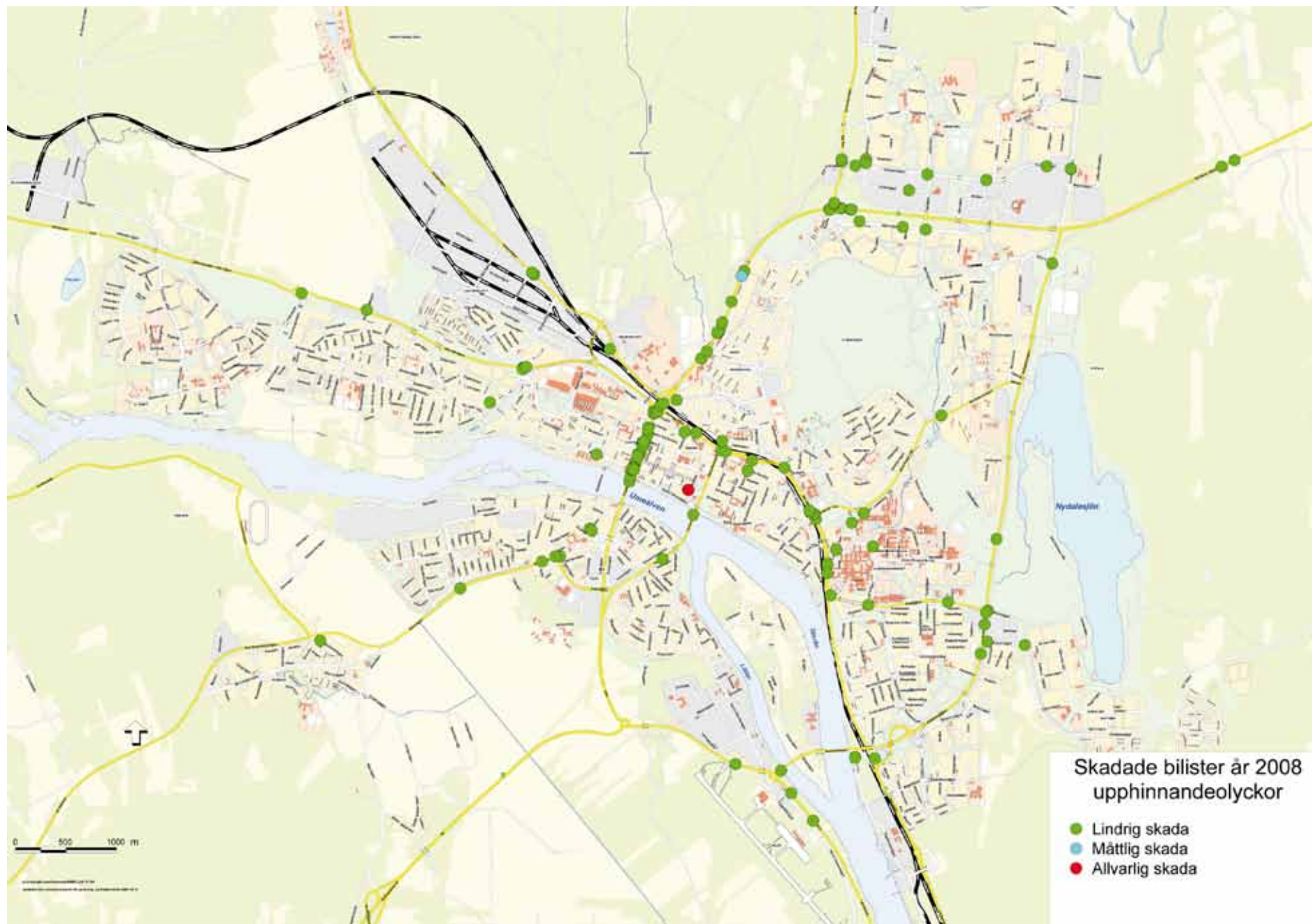
göras för varje åtgärd och sedan hanteras i kommande budgetarbete och investeringsprogram för gatuåtgärder.

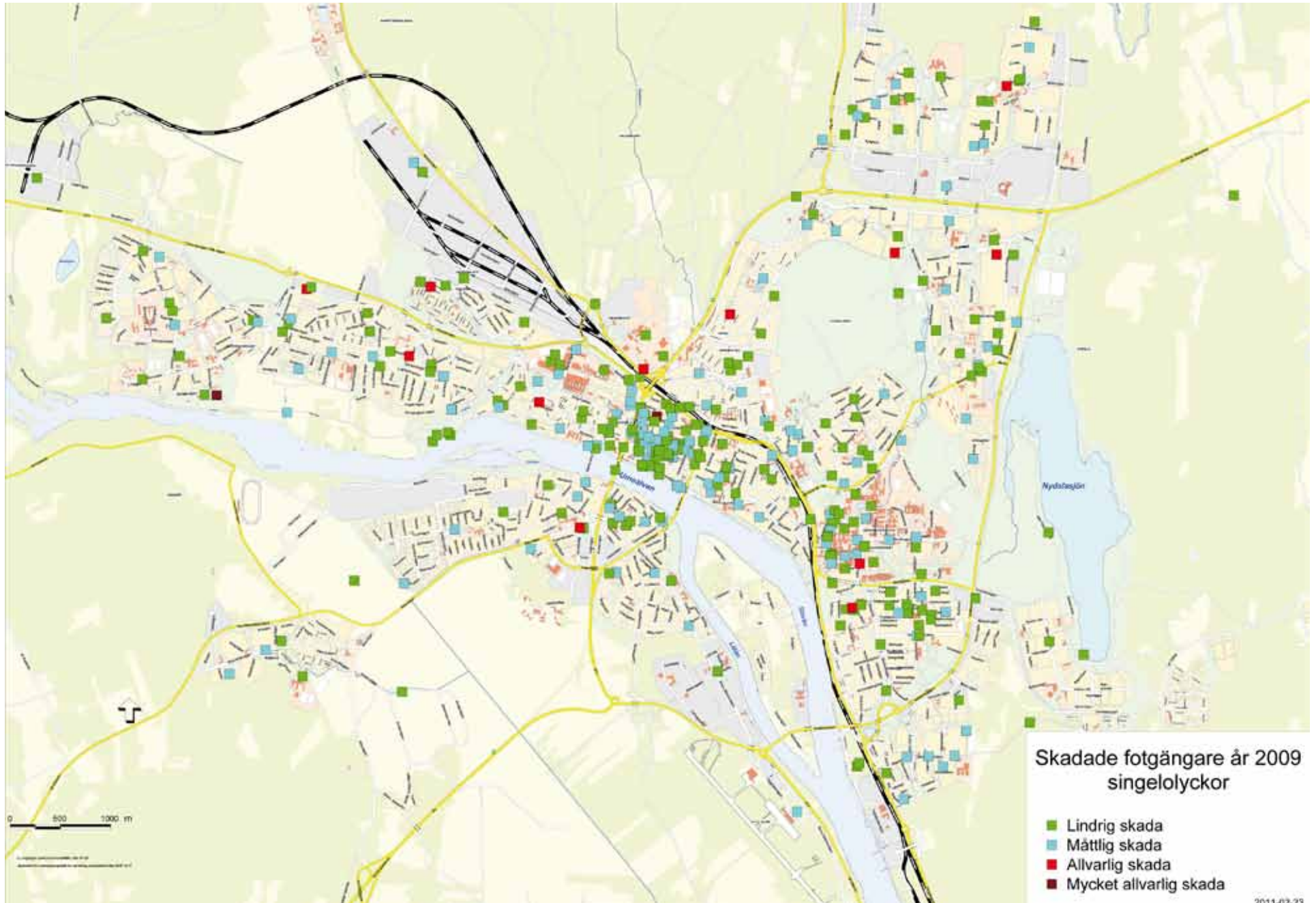
- Hastighetsöversyn enligt handboken ”Rätt fart i staden” har genomförts i Umeå tätort 2009-2010 och kommer att genomföras (skyltas) under sommarhalvåret 2011.
- Projekt för att öka trafik kunskapen bland barn och ungdomar påbörjas inom Trafiksäkerhetscenter i norr (EU-mål 1 projekt i samarbete med Umeå universitet, Norrlands Universitetssjukhus, Designhögskolan m.fl.).
- Fortsatt dialog med andra parter inom trafiksäkerhetsarbetet så som skola, socialtjänsten, färdtjänsten, NTF med flera.

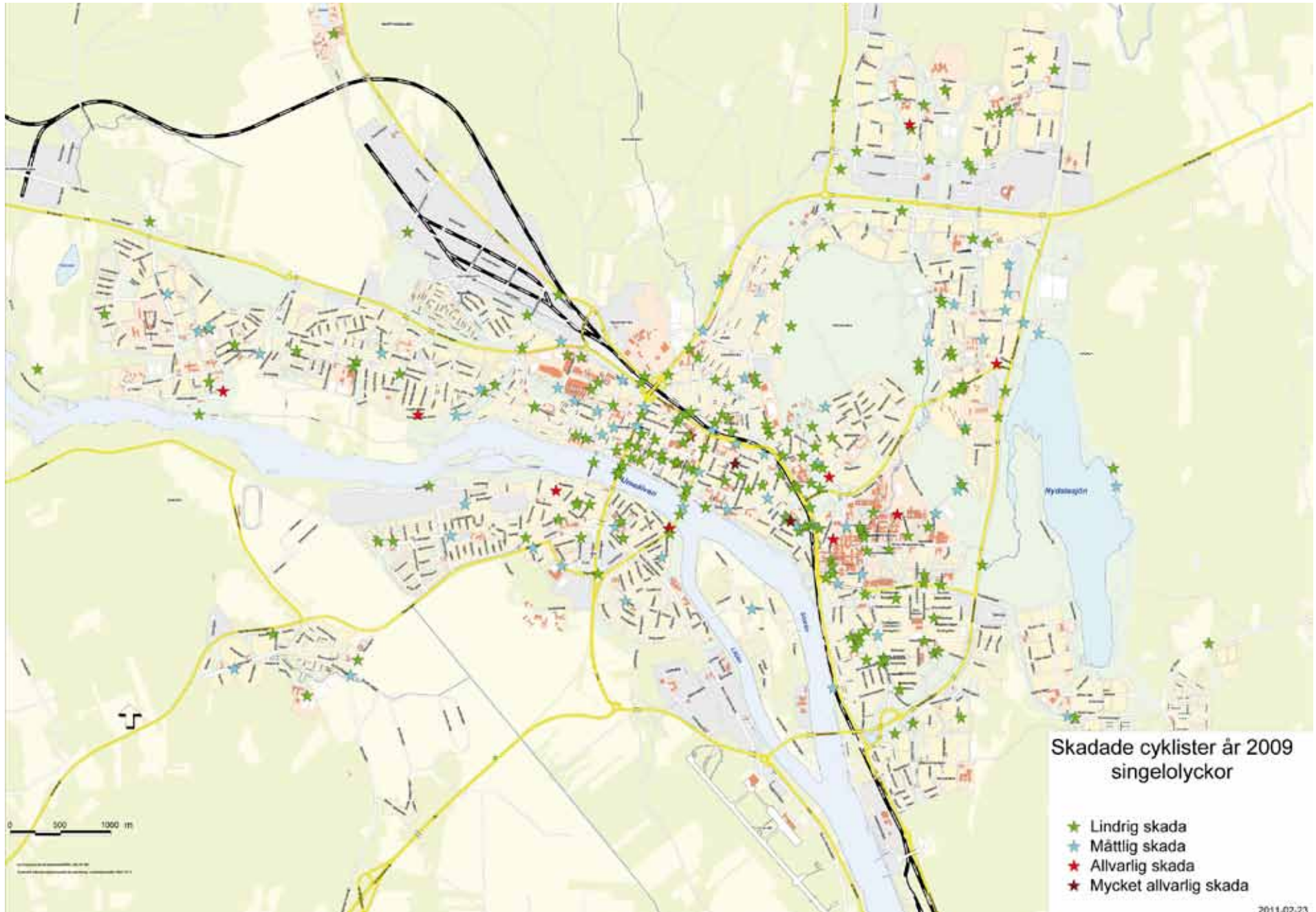
9. Bilagor

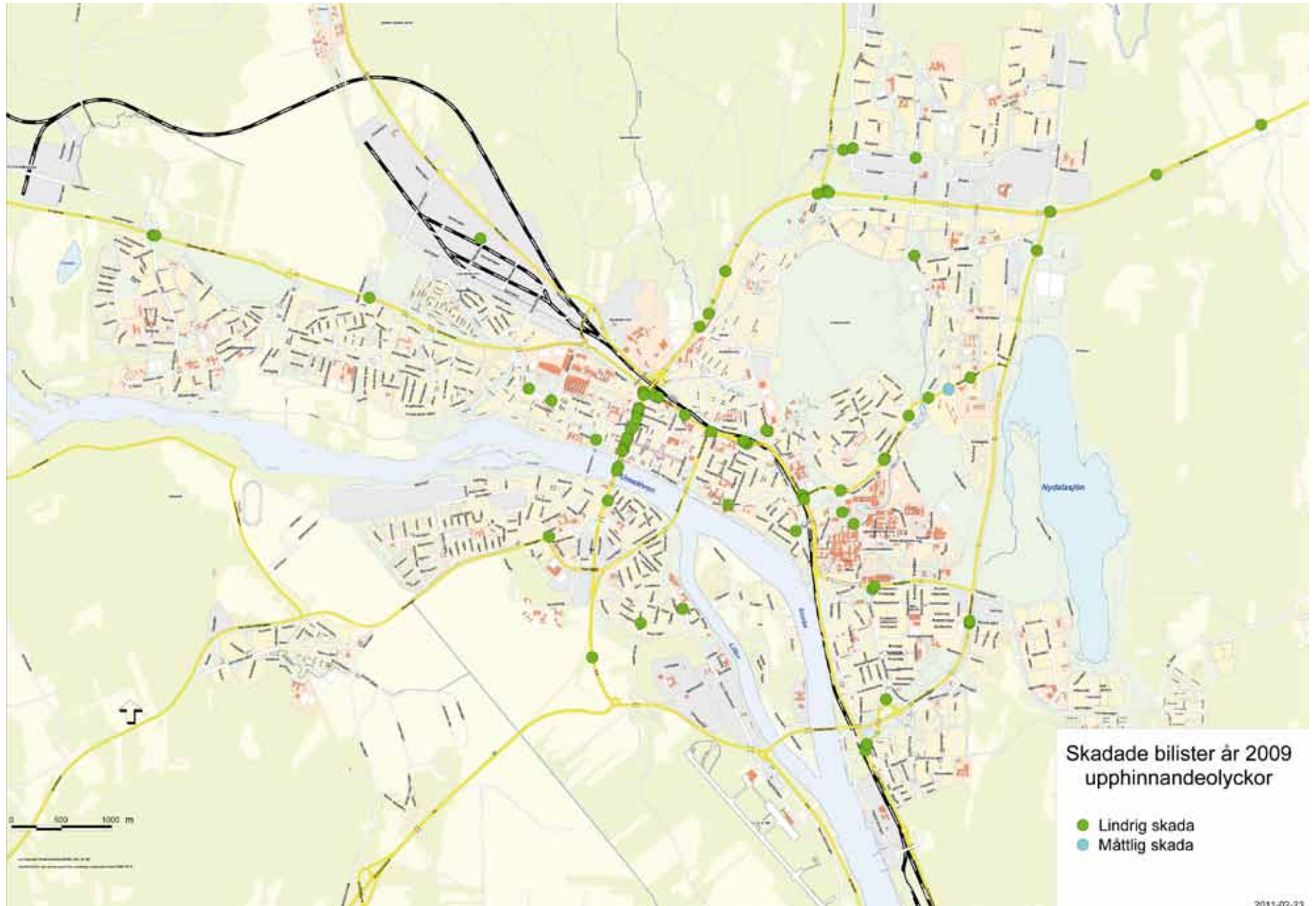














Umeå kommun

Gator och parker

Besöksadress Stadshuset, Skolgatan 31 A (Annexet)

Postadress SE-901 84 Umeå

Telefon + 46 (0)90-16 10 00

E-post samhallsbyggnadskontoret@umea.se

► www.umea.se

