

Trafiksäkerhetsprogram

Vägen mot ett trafiksäkrare Umeå



Trafiksäkerhetsprogram**– Vägen mot ett trafiksäkrare Umeå**

har tagits fram av Umeå kommun, Gator och parker

Arbetsgrupp

Inger Engström

Nils Lahti

Lisa Persson

Marie Frostvinge

Layout och illustrationer

Pondus Kommunikation AB

Samarbete

Akutsjukvården i Västerbotten (AKMC)

Foto

Sara Ruthberg

Per Lundberg

Förord

Trafiksäkerhet är en prioriterad fråga i Umeå kommun och trafiksäkerhetsarbetet har länge funnits med i planeringen. Detta Trafiksäkerhetsprogram bygger vidare på de riktlinjer för trafiksäkerhet som anges i de fördjupade översiktsplanerna för Umeå. Trafiksäkerhetsprogrammet är uppdelat i två delar. Del 1 behandlar förutsättningar, del 2 behandlar mål och åtgärdsområden.

Riksdagen beslutade i oktober 1997 att Nollvisionen ska vara grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Nollvisionen innebär att ingen ska skadas allvarligt eller dödas i vägtrafiken i Sverige. I trafiksäkerhetsprogrammet fokuserar vi på de mest skadedrabbade grupperna; fotgängare och cyklister i singelolyckor. Redan i tidigare trafiksäkerhetsprogram har vi sett att olyckorna bland dessa grupper är många och den planerade ökningen av resor med hållbara färdstätt kräver ökade satsningar på dessa trafikantkategorier.

Hastighetssäkring i form av cirkulationsplatser, farthinder och hastighetsanpassning till gaturummet har förmodligen haft en bidragande orsak till att vi nått tidigare trafiksäkerhetsmål. Umeå kommun har nu satt ett utmanande mål fram till år 2020. Från 2007 till 2020 ska antalet allvarligt skadade och dödade minska med 39 % samtidigt som befolkningen ökar. För att kunna följa upp målen på ett bra sätt, har ett antal konkreta och mätbara indikatorer för uppföljning tagits fram.

För att nå målen är det viktigt med dialog och samarbete genom hela planeringsprocessen för att uppfylla trafiksäkerhetsprogrammets syfte. Vi behöver arbeta för ett ökat ansvarstagande i trafiken på alla plan, där hänsyn och samspel mellan trafikanter är en viktig del när vi blir fler som ska samsas på Umeås gator. Detta program kommer att underlätta arbetet där vägen mot ett trafiksäkert Umeå är målet.

Oktober 2014



Lennart Holmlund, kommunalråd (S)

Innehållsförteckning

Ingen ska dödas
eller skadas allvarligt
i trafiken i Umeå.

sidan 12



Fotgängare och
cyklister i fokus.

sidorna 15–23

Stadens
utveckling

Trafik-
säkerhets-
läge

Mål

Umeå ska förtäta
och hållbara
färdsätt prioriteras.

sidan 13

Umeå kommun ska
ha minskat antalet
skadade och dödade
med 39 % från
2007–2020.

sidan 24

Vi ska använda oss av strategier som förebygger att olyckan inträffar.

sidorna 25–29

Indikatorer hjälper oss till ett effektivare och målstyrt arbete.

sidan 31



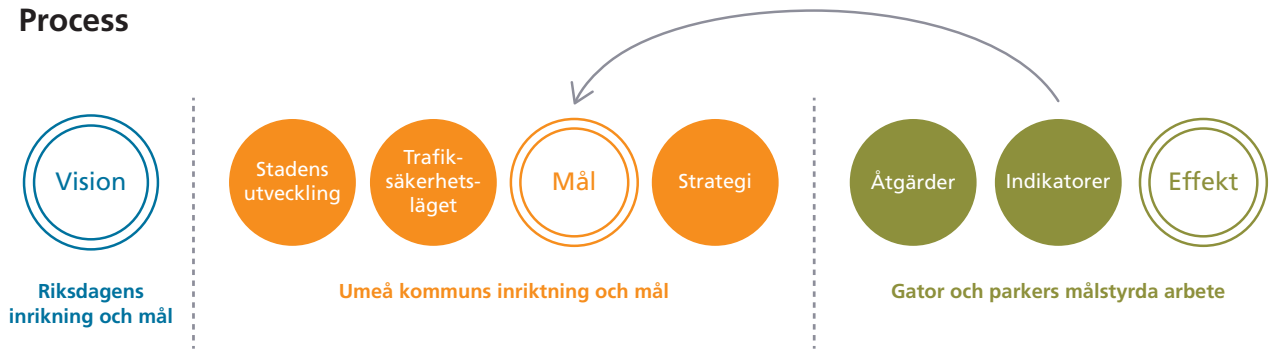
Vi ska styra och följa upp vårt trafiksäkerhetsarbete för att nå våra mål.

sidan 30



Sammanfattning

Process



Genomförande av trafiksäkerhetsprogrammet ska leda till att antalet allvarligt skadade och dödade minskar trots en ökande befolkning.

Syftet med trafiksäkerhetsprogrammet är att:

- minska antalet allvarligt skadade och dödade i trafiken med 39 % från år 2007 till 2020
- tydligt tillgängliggöra trafiksäkerhetsarbetets mål och inriktning för kommunens medborgare, politiker, tjänstemän och samverkande aktörer
- skapa förutsättningar för att minska antalet allvarligt skadade och dödade i trafiken i enlighet med Nollvisionen och kommunens mål
- det ska utgöra grunden för Gator och parkers målstyrda och systematiska trafiksäkerhetsarbete

Vision

Umeå kommun bedriver ett systematiskt och effektivt trafiksäkerhetsarbete som grundar sig i riksdagens beslut om Nollvisionen, det långsiktiga målet för trafiksäkerhet. Nollvisionen innebär att ingen ska dödas eller skadas för livet i vägtrafiken. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar men inte att de leder till allvarliga personskador. Nollvisionen innebär att vägar, gator och fordon i högre grad anpassas till människans förutsättningar. Umeå kommun och trafikanterna bär ett gemensamt ansvar för ökad

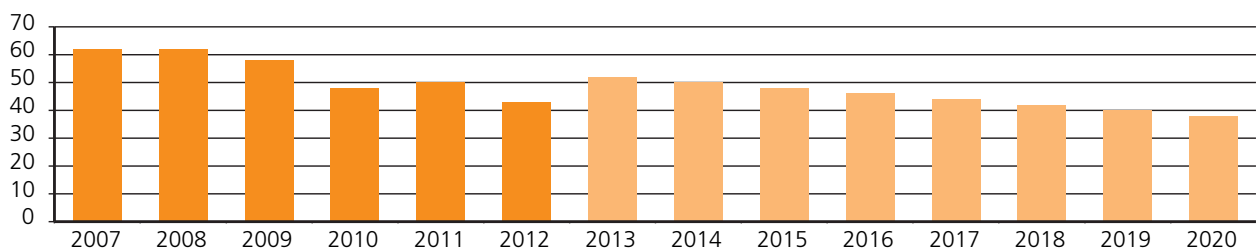
trafiksäkerhet. Åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor och vägtransportsystemet ska utformas med hänsyn till insikten om att människor ibland gör misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt.

Mål

Umeå kommun ska minska antalet allvarligt skadade och dödade med 39 % från 2007 till 2020. Detta är ett utmanande mål som ställer höga krav på arbetet med trafiksäkerhet. Umeå kommun har formulerat trafiksäkerhetsmålet baserat på allvarligt, mycket allvarligt skadade och dödade i vägtrafiken med måttet Injury Severity Score (ISS) som beskriver hur akut livshotande skadorna är.

För att nå det nationella målet samt Umeå kommuns mål måste många parter och faktorer samverka. Det måste finnas ett politiskt engagemang och vilja till ett långsiktigt trafiksäkerhetsarbete där man även budgeterar för att möjliggöra föreslagna/beslutade åtgärder. Vi måste låta trafiksäkerheten finnas med i tidiga skeden av planeringsprocessen samt i alla steg av den, från översiktlig planering till detaljplaner, bygglov och driftsskede.

Antal allvarligt skadade och dödade i trafiken (2007–2012) samt mål till 2020



Strategier

Trafiksäkerheten ska prioriteras i stadsutvecklingen och för att lyckas med detta måste trafikanten, fordonet och gatumiljön samspela. Umeå kommun har en samordnande roll för trafiksäkerhetsarbetet. Fotgängares och cyklisters singelolyckor ska särskilt prioriteras i arbetet med trafiksäkerhet.

Trafiksäkerheten ska prioriteras i stadsutvecklingen

Den översiktliga och strategiska planeringen inom kommunen påverkar i hög grad trafiksäkerheten. Hur kommunen väljer att utveckla bland annat bostäder, handel och infrastruktur får inverkan på trafiksäkerhetsarbetet. I kommunens översiktsplan läggs grunden för trafiksäkerheten genom prioriteringar av olika trafikantslag. I den fördjupade översiktsplanen för de centrala stadsdelarna har kommunfullmäktige beslutat om riktlinjer för trafiksäkerhet. Riktlinjerna fastslår bland annat att de oskyddade trafikanternas säkerhet och framkomlighet är prioriterade framför andra trafikantslag. Trafiksäkerhet måste inarbetas i varje enskilt projekt, såväl detaljplaner och bygglov som gatuombyggnadsprojekt.

Oskyddade trafikanter ska prioriteras, för att minska singelolyckor bland fotgängare och cyklister

Allt fler kommer att gå och cykla i Umeå kommun, det innebär att vi som väghållare måste säkra trafikanternas miljö. Gång- och cykeltrafikanter är de mest skadedrabbade grupperna vilket måste uppmärksammas i val av utformning och vid prioritering av olika trafikantgrupper. I den täta staden möts fler trafikantgrupper på mindre yta och det är viktigt med en tydlig prioritering på platser där konflikter kan uppstå.

Utifrån skadestatistiken i STRADA framgår att drift och underhåll spelar stor roll för fotgängare och cyklisters trafiksäkerhet men ett stort ansvar ligger också hos trafikanterna. Kommunen måste vara lyhörd för ny forskning och fortsätta medverka i olika forskningsprojekt då kännedomen om vilka drift- och underhållsåtgärder som ger störst effekt för dessa trafikantgrupper är låg.

Umeå kommun medverkar i projekt för att förbättra drift och underhåll av kommunägda gator samt att medvetandegöra trafikanterna om hur man ska bete sig i gaturummet. Exempel på sådana projekt är varmsandning, ESS-projektet och Umecyklisten.

Motivera och bidra till ökat ansvarstagande i trafiken

Umeå kommun ska arbeta för en öppnare dialog och kommunikation med medborgare när det gäller ansvarstagande i trafiken. Verksamheter, både internt och externt ska inspireras till att verka för ökad trafiksäkerhet. Vi är alla en del i att uppnå målet om att ingen ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken.

Trafikanternas kunskap och vilja att följa lagar och regler är avgörande för att uppnå Nollvisionens mål. Vårt uppdrag blir att nå ut med information som bidrar till ett ökat säkerhetsmedvetande i kommunen. Det är viktigt att du som trafikant:

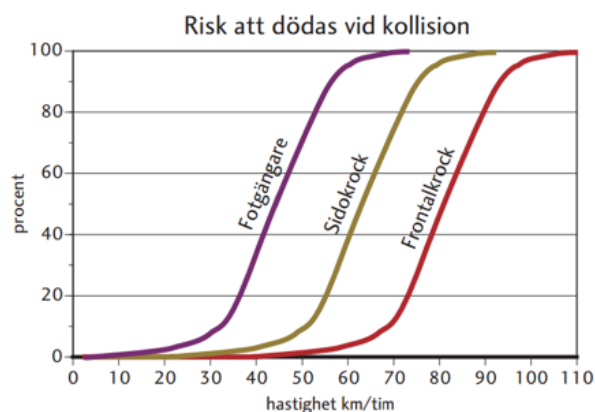
- Visar hänsyn i trafiken
- Följer gällande hastighetsbegränsning
- Kör nykter och drogfri
- Använder bilbälte, cykelhjälm, cykelbelysning, dubbdäck på vintern, broddar, reflexer

Säkrare fordon och transporter

Umeå kommun tillsammans med andra företag och myndigheter driver den tekniska utvecklingen i fordon. Fortsätter vi att efterfråga utrustning som bidrar till ökad trafiksäkerhet kommer utvecklingen att fortsätta framåt. Vi ska vara öppna för att testa ny teknik och se till att vi uppnår resultat med bästa möjliga verktyg till rimlig kostnad. Högsta möjliga trafiksäkerhetskrav ska ställas i upphandling av egna fordon och för persontransporter.

Fortsätta hastighetssäkra gatumiljöerna

Säker hastighet ska vara vägledande när vi planerar och bygger nytt. Hastigheten är ofta avgörande för hur allvarliga konsekvenser en olycka får och påverkar starkt förarens möjligheter att undvika en olycka. Riksdagen beslutade om nya hastighetsgränser år 2007 och detta innebar införande av 10-steg, mellan 30- och 120 km/tim. Syftet med de nya hastighetsgränserna är att rädda liv. Hastigheten är ofta avgörande för hur allvarliga konsekvenser en olycka får och påverkar starkt förarens möjligheter att undvika en olycka. Det nya och mer flexibla tiostegssystemet gör det lättare att skilja på säkra respektive farliga vägar.



Källa: Handboken "Rätt fart i staden" VV och SKL 2009



Inledning

År 2020 ska inte fler än 38 personer skadas allvarligt eller dödas i trafiken i Umeå. Detta är ett utmanande mål då det blir svårare att minska antalet skadade med en ökande befolkning. Fotgängare och cyklister i singelolyckor är de mest skadedrabbade grupperna, fokus i detta program ligger på dem.

Redan i slutet på 1970-talet arbetade Umeå kommun systematiskt med trafiksäkerhet med hjälp av engagerade tjänstemän som vartannat år tog fram trafikdatarapporter. Initialt baserades statistiken på polisrapporterad skadestatistik, men redan från år 1991 baseras uppgifterna på sjukhusrapporterad skadestatistik. Umeå är unikt ur det hänseende att det finns statistik från lång tid tillbaka som visar hur utvecklingen sett ut de senaste 40 åren. Ända sedan riksdagen beslutade om nationella mål för trafiksäkerhetsarbetet, Nollvisionen, har Umeå kommun satsat stora resurser på att minska antalet trafikolyckor som leder till allvarligt skador eller dödsfall.

Arbetet med att minska antalet trafikolyckor har varit framgångsrikt. Tidigt identifierades oskyddade trafikanter som en mycket viktig målgrupp, vilket medfört ett arbete för att separera huvudnätet för gång- och cykel från övrig trafik samt genomfört en hastighetsöversyn. Hastighetsöversynen har medfört en utökning av antalet 30- och 40-sträckor där oskyddade trafikanter vistas i gaturummet. Antalet hastighetsdämpande åtgärder, till exempel farthinder, upphöjda korsningar, avsmalning och cirkulationsplatser har stadigt ökat. I takt med detta arbete har antalet oskyddade trafikanter i konflikt med motorfordon kraftigt reducerats.

Medelvärde av antalet allvarligt skadade och dödade i Umeå kommun mellan åren 2007–2012 var 54. Målet är att till år 2020 minska antalet allvarligt skadade och dödade till 38 personer. Detta innebär en procentuell reduktion av antalet allvarligt skadade och dödade med 39 % från 2007 till 2020. Målet är därmed att minska antalet allvarligt skadade och dödade med i genomsnitt två personer varje år fram till år 2020. Cyklister och

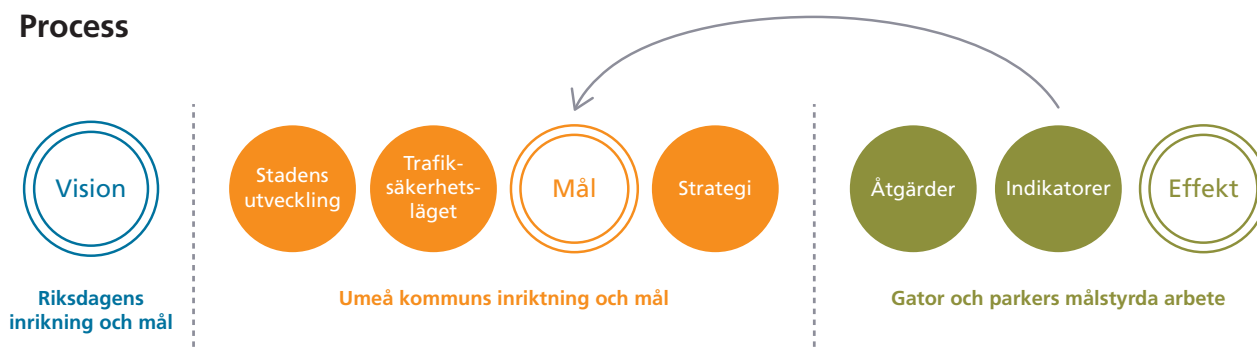
fotgängare i singelolyckor står för de absolut största hälsoförlusterna idag. För att reducera de skador som cyklister och fotgängare drabbas av behövs, i större omfattning än tidigare, särskilda insatser inriktade just till dessa grupper, exempelvis förbättringar av drift och underhåll på gång- och cykelvägnätet, beteendepåverkan samt information.

Umeå kommuns trafiksäkerhetsarbete har bidragit till en minskning av skadade i trafiken, men det måste bli ännu bättre. Varje enskild olycka blir svårare att komma åt ju färre det är som skadas och med en ökande befolkning. Vi antar utmaningen att fortsätta minska antalet allvarligt skadade och dödade i trafiken i Umeå kommun.

Syftet med trafiksäkerhetsprogrammet är att:

- minska antalet allvarligt skadade och dödade med 39 % från 2007 till 2020.
- tydligt tillgängliggöra trafiksäkerhetsarbetets mål och inriktning för kommunens medborgare, politiker, tjänstemän och samverkande aktörer.
- skapa förutsättningar för att minska antalet allvarligt skadade och dödade i trafiken i enlighet med Nollvisionen och kommunens mål.
- det ska utgöra grunden för Gator och parkers målstyrda och systematiska trafiksäkerhetsarbete.

Process





I backspegeln

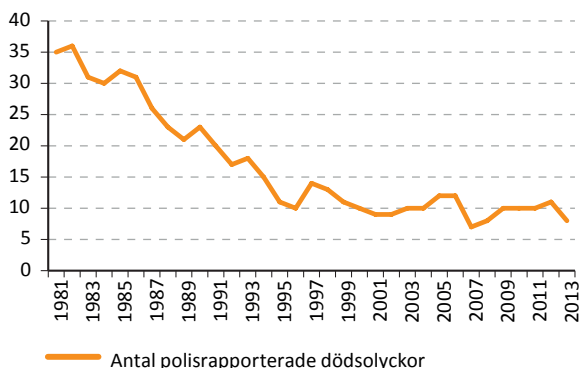
Umeå kommun har tillgång till skadestatistik från 1970-talet fram till i dag som visar tydliga nedåtgående trender vad gäller polisrapporterade dödsolyckor i Umeå stad.

Under en lång period har Umeå kommun arbetat aktivt med att förbättra trafiksäkerheten. Under 1990-talet, innan STRADA* (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) infördes, hade kommunen engagerade medarbetare som manuellt sammanställde trafikskadestatistik, vilket insamlats vid Olycksanalysgruppen på Norrlands universitetssjukhus (Nus). Trafiksäkerhetsprogram och Trafikdatarapporter har tagits fram regelbundet baserat på fakta som insamlats och det finns ett nära samarbete med såväl sjukvård som polis.

När Nollvisionen antogs av riksdagen 1997 kom trafiksäkerheten in i agendan på allvar och hela Sverige kunde gemensamt arbeta mot samma mål. Åtgärder som föreslås i Nollvisionen har lett till ett modernare arbete kring trafiksäkerhet. En rad aktörer har haft stor roll för forskning och utveckling inom trafiksäkerhet och detta har bidragit till teknikutveckling inom bland annat fordonsindustrin och sjukvård. Allt detta har bidragit till en större medvetenhet och beteendeförändring hos befolkningen. Umeå kommun har lyckats förbättra trafiksäkerheten med olika trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Redan 1981 byggdes Umeås första farthinder och 1991 byggdes den första cirkulationsplatsen. Vid en betraktelse av statistiken kan man konstatera att det systematiska arbetet på många sätt har varit framgångsrikt.

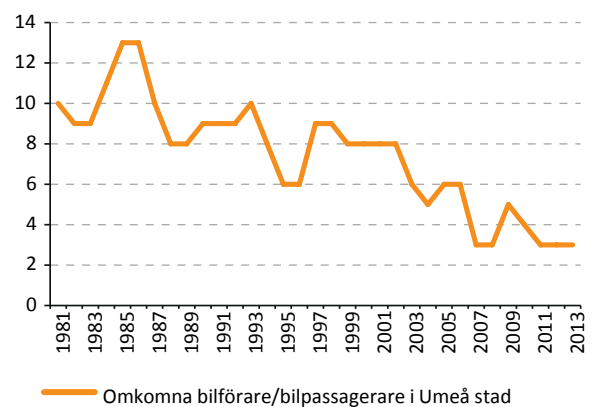
Polisrapporterad statistik över omkomna i Umeå stad åren 1972–2013 visar att antalet dödsolyckor minskat kraftigt under tidsperioden från ett startvärde runt 35 dödsolyckor per tioårsperiod till nuvarande värde på strax under 10 dödsolyckor per tioårsperiod. Den senaste tjuugoårsperioden har antalet dödsolyckor per tioårsperiod nästintill halverats.

Antal polisrapporterade dödsolyckor per rullande 10-årsperiod



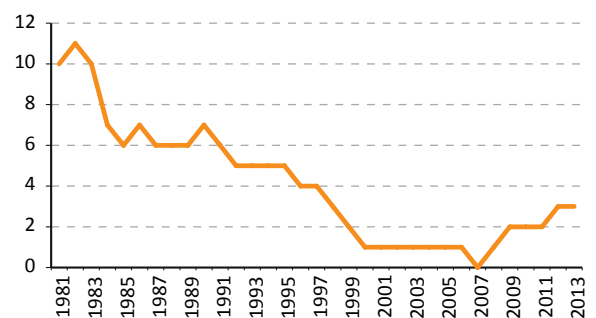
En granskning av de olika trafikantkategorierna under tidsperioden 1972–2013 (sjukhusrapporterad statistik från år 1999) visar att 38 % av de trafikdödade är bilister/bilpassagerare. Trenden är tydligt nedåtgående, vilket bland annat farthinder, cirkulationsplatser, vägräcken och sänkning av hastighetsgränserna bidragit till.

Antal omkomna bilförare/bilpassagerare i Umeå stad per rullande 10-årsperiod



Fotgängare har under tidsperioden varit den näst mest olycksdrabbade trafikantkategorin i Umeå. 26 % av de omkomna har varit fotgängare. Trenden är nedåtgående och vi ser resultat av att vi aktivt arbetat med bland annat separering av fotgängare från biltrafiken, hastighetsdämpande åtgärder samt hastighetssäkring vid ombyggnad av gator.

Antal omkomna fotgängare i Umeå stad per rullande 10-årsperiod

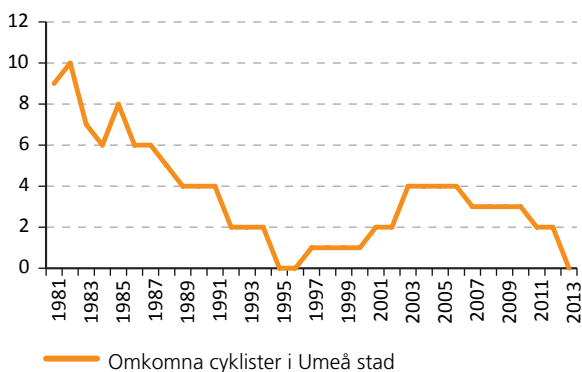


* STRADA är Transportstyrelsens nationella registreringssystem av trafikskador. Samtliga polisdistrikt och nästan alla akutsjukhus i Sverige ingår i STRADA.



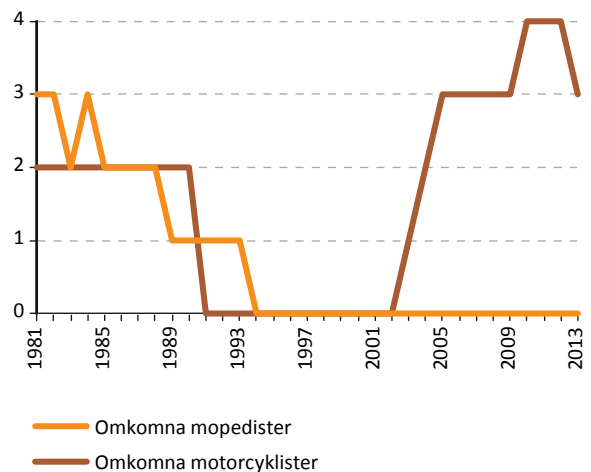
Cyklisterna har under tidsperioden varit den tredje mest olycksdrabbade trafikantkategorin i Umeå. 22 % av de omkomna har varit cyklister. Även här är utvecklingen positiv och trenden är tydligt nedåtgående. Separering från biltrafiken, hastighetsdämpande åtgärder där oskyddade trafikanter korsar en gata samt hastighets-säkring vid ombyggnad av gator har haft effekt.

Antal omkomna cyklister i Umeå stad per rullande 10-årsperiod



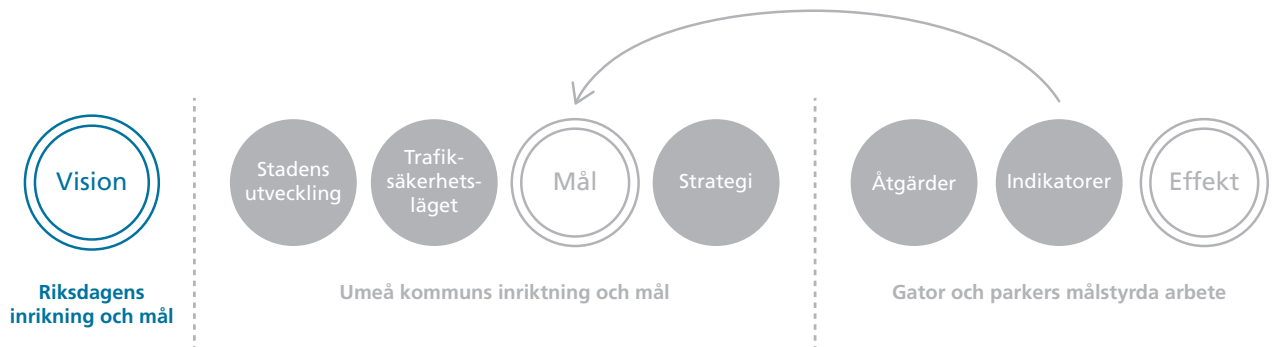
Övriga trafikantkategorier (moped, motorcykel, övriga) har stått för 14 % av de trafikdödade. För mopedisterna är trenden mycket positiv, ingen har dödats i trafiken sedan 1994. För motorcyklister ser utvecklingen inte lika positiv ut. Motorcyklister är den enda trafikantkategorin med ökande antal trafikdödade under perioden men antalet trafikdödade motorcyklister är få, sex stycken under åren 1972–2013 och variationen är stor mellan åren.

Antal omkomna i moped- och mc-olyckor i Umeå stad per rullande 10-årsperiod





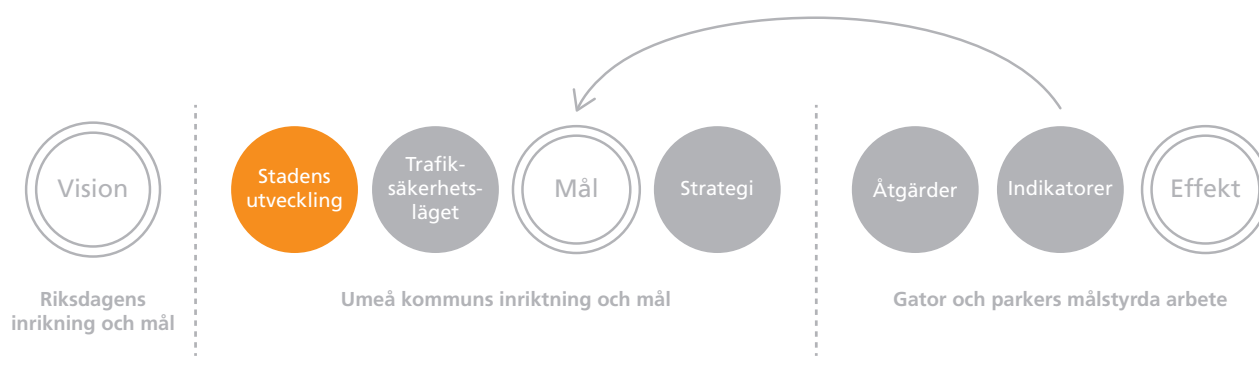
Vision – ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken i Umeå



Grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige är Nollvisionen som innebär att ingen ska dödas eller skadas för livet i vägtrafiken. Nollvisionen slår fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar men inte att det leder till allvariga personskador. Nollvisionen innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Ansvaret för trafiksäkerheten delas mellan de som använder vägtransportsystemet och de som utformar det.

Visionen tillämpas av Umeå kommun där vi och trafikanterna gemensamt bidrar till ökad trafiksäkerhet. Alla ska kunna röra sig säkert i trafiken, såväl ung som gammal, oberoende av etnicitet och kön. Åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor och vägtransportsystemet ska utformas med hänsyn till insikten om att människor ibland gör misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt. Människor är inte felfria och misstag kan ske.

Stadens utveckling

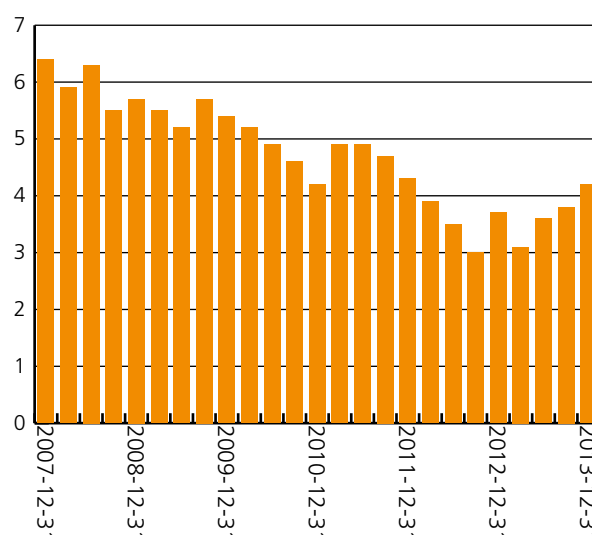


Umeå ska förtätas och växa till 200 000 invånare till år 2050. Hållbara färdssätt, gång- cykel- och kollektivtrafik, ska prioriteras och i den täta staden ska fler samsas om gemensamma ytor.

Trafiksäkerhetsarbetet står inför stora utmaningar då Umeå ska växa och bli större. År 2008 antog Umeå kommunfullmäktige ett nytt tillväxtmål om 200 000 invånare senast år 2050. Fler invånare innebär fler trafikanter och fler resor. Umeå ska förtätas och hållbara färdssätt, gång- cykel- och kollektivtrafik, ska prioriteras. Umeå ska ha ett sammanhängande och säkert gång- och cykelvägnät, samt en kollektivtrafik som erbjuder god turtäthet längs stomlinjerna. Här gynnas alla, barn och ungdomar, äldre och funktionshindrade. I den täta staden möts fler trafikantgrupper på mindre yta – det är därmed viktigt med en tydlig prioritering på platser och punkter där konflikter kommer att uppstå.

Staden ska växa inom en 5-kilometersradie, nya stadsdelar byggs medan andra förtätas. Fler kommer ha sin närmiljö i staden. Trafiksäkerheten är viktig både i de färdiga resultaten men också under bygg-tiden när Umeå växer. En ökad in- och utpendling bidrar till ökad trafik och ställer krav på bra trafiklösningar längs huvudnätet för bil och bra parkeringslösningar i anslutning till det. Inpendling med tåg blir också vanligare och för pendlarna samt för umebor ska attraktiva och säkra gång- och cykelvägar samt en tillgänglig och konkurrenskraftig kollektivtrafik erbjudas för vidare färd i staden.

Antal allvarligt skadade/dödade i förhållande till befolkningen (*10 000)



En viktig trend att följa är hur skadestatistiken ser ut i förhållande till den ökande befolkningen. Under åren 2007–2013 har antalet allvarligt skadade och dödade minskat från drygt sex till drygt fyra personer per år och 10 000 umeåbor.



Jämställdhet

Umeå kommuns jämställdhetspolitiska mål är att skapa förutsättningar för att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Hur vi utformar våra gatumiljöer samt hur drift och underhåll sköts, påverkar oss olika beroende på kön, ålder och etnicitet.

Jämställdhetsarbetet handlar om att medvetandegöra livsvillkoren för flickor, pojkar, kvinnor och män i vår kommun. Resvaneundersökningar visar att det är fler män än kvinnor som kör bil och att kvinnor i högre grad går, cyklar och åker kollektivt. Män använder bilen i högre utsträckning än kvinnor vid resor till och från arbetet, kvinnor använder bilen andra tider på dygnet såsom kvällar och helger. Hur medborgare i kommunen färdas och vilka färdmedelsval vi gör påverkar arbetet kring trafiksäkerhet.

Materialet från STRADA ger ingående information om hur olyckan skett och vem som råkat ut för den.

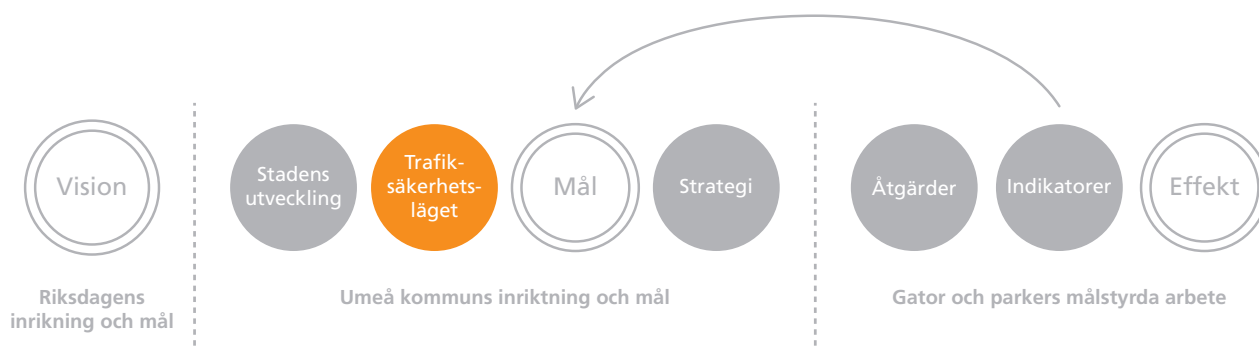
Analyserna blir djupare eftersom vi kan dela upp kvinnor och män samt olika åldersgrupper, därmed kan insatserna riktas till de mest skadedrabbade grupperna och platserna.

Arbetet med trafiksäkerhet kan påverka färdmedelsvalet, exempelvis kan insatser på platser där många barn rör sig bidra till att föräldrar låter sina barn gå eller cykla till skolan istället för att åka bil.

Det är viktigt att trafiksäkerheten ges plats i alla planeringsskeden. Det är en pusselbit av många för att uppnå en hållbar utveckling. Trafiksäkerheten påverkar jämställdheten. Alla ska kunna röra sig fritt och tryggt i staden och vissa grupper är särskilt skadedrabbade. Arbetet med trafiksäkerhet ska bidra till en ökad rörlighet för alla.



Trafiksäkerhetsläget – av alla skadade i Umeå kommun är fotgängare och cyklister mest skadedrabbade



Det sker fortfarande alldeles för många skadefall i Umeå kommun. De grupper som skadas allvarligt består till stor del av fotgängare och cyklister.

Trafiksäkerhet handlar om att ingen ska skadas i trafiken, vilket idag händer alltför ofta och av olika anledningar. I Umeå har vi sedan länge haft tillgång till sjukvårdsbaserad skadestatistik, denna statistik ligger till grund för att Umeå kommun ska kunna arbeta på ett effektivt sätt med trafiksäkerhet. Med hjälp av statistik kan vi se var olyckorna sker och hur allvarliga de är. Utifrån statistiken kan vi rikta våra insatser till de mest skadedrabbade platserna och trafikantgrupperna.

Fler än 8 000 trafikolyckor med personsador från åren 2007–2012 har analyserats. Av dessa 8 000 trafikolyckor har 321 varit allvarliga eller haft dödlig utgång. I 61 % av de allvarliga olyckorna är det fotgängare och cyklister som skadats i singelolyckor. 66 % av alla allvarliga olyckor sker i Umeå stad och 24 % sker på det övriga vägnätet i kommunen.

Tillsammans står fotgängare och cyklister i singelolyckor för 61 % av samtliga skadade i Umeå kommun. Eftersom det är fotgängare och cyklister i singelolyckor som också står för de allvarligaste skadorna bör fokus ligga på att minska olyckorna för dessa två grupper. Även upphinnandeolyckorna är en vanlig olyckstyp i Umeå kommun, vilket ofta leder till nackskador som kan ge långsiktigt försämrad livskvalitet. Trenderna för samtliga olyckstyper, förutom fotgängare i kollision med motorfordon, är nedåtgående.

I Umeå kommun är 67 % av de som skadas allvarligt fotgängare eller cyklist. Dessa två stora grupper ska vi arbeta vidare med och analysera vad olyckorna beror på. Många av olyckorna beror på brister i drift och underhåll. Cyklisten och fotgängaren har också ett stort egenansvar i dessa situationer. En större användning av broddar, cykelhjälm och cykelbelysning skulle innebära en minskning av antalet skadade till stor del. Även bland lindriga och måttliga skador är fotgängare och cyklister inblandade i 69 % av olyckorna. Av de som skadas allvarligt i Umeå stad är 83 % fotgängare och cyklister.

Analyserna visar att:

- 66 % av alla allvarliga olyckor sker i Umeå stad.
- av samtliga olyckor i Umeå kommun åren 2007–2012 klassas 4 % som allvarliga olyckor. Dessa allvarliga olyckor står för 70 % av hälsoförlusterna.*
- fotgängare och cyklister i singelolyckor står för den största andelen av alla skadade i Umeå kommun.

* En (1) hälsoförlust motsvarar en (1) död person. Sex allvarligt skadade personer motsvarar en hälsoförlust och 250 lindrigt skadade personer motsvarar en hälsoförlust. Hälsoförlustbegreppet är baserat på polisrapporterad skadestatistik och syftet är att kunna göra en prioritering av trafiksäkerhetsåtgärder som behövs för att nå trafiksäkerhetsmålen till lägsta ekonomiska kostnad.



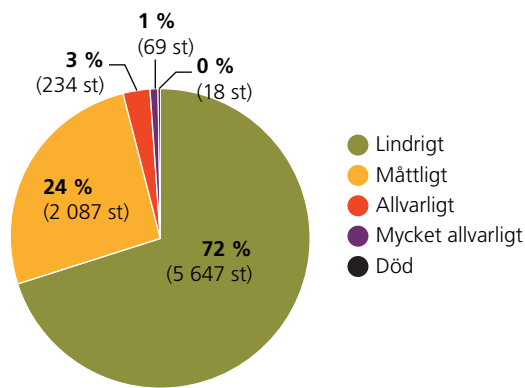
Hur många skadas?

Åren 2007–2012	Totalt antal skadade	Lindrigt	Måttligt	Allvarligt	Mycket allvarligt	Död	Antalet hälsoförluster*
Umeå stad	6 420	4 486	1 721	173	34	6*	65,3
Holmsund/Obbola	289	189	80	14	6	0	4,4
Sävar	75	52	18	4	1	0	1,1
Hörnefors	80	49	26	5	0	0	1,1
Övriga vägnätet i kommunen	1 191	871	242	38	28	12*	27,6
Summa Umeå kommun	8 055	5 647	2 087	234	69	18	99,4

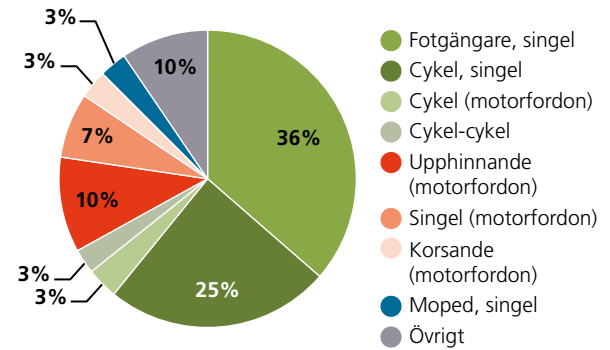
* Två fotgängare har omkommit när de blivit påkörda av tåg. Olyckor där endast gående och tåg har varit delaktiga tas inte med i statistiken.

Av samtliga olyckor i Umeå kommun åren 2007–2012 klassas 4 % som allvarliga olyckor. Dessa allvarliga olyckor står för 70 % av hälsoförlusterna.

Andel skadade per skadekategori i Umeå kommun åren 2007–2012

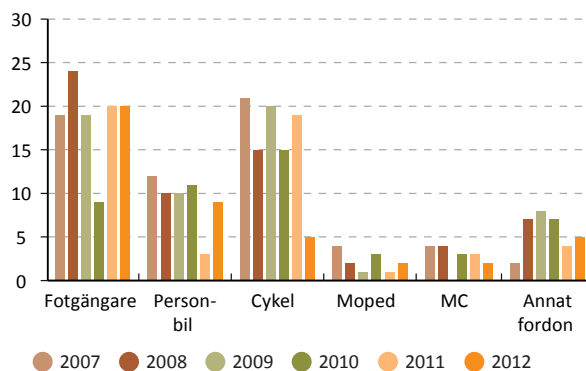


Andel skadade per olyckstyp i Umeå kommun åren 2007–2012. (Totalt 8 055 skadade personer)

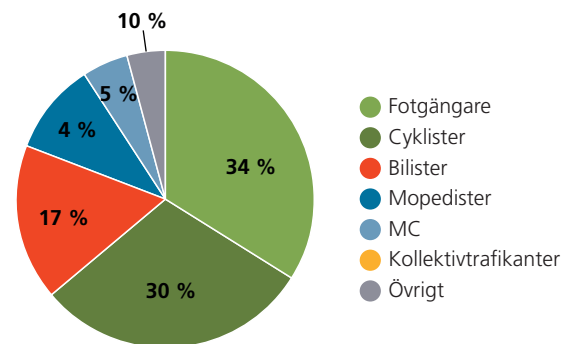


I "övrigt" ingår bland annat fotgängare (motorfordon), möte (motorfordon) och avsvängande (motorfordon).

Antal allvarligt skadade samt dödade efter trafikslag i Umeå kommun åren 2007–2012



Andel allvarligt skadade och dödade i Umeå kommun åren 2007–2012. (Totalt 321 personer)



Fotgängare i singelolyckor

Singelolyckor bland fotgängare sker främst under december till mars och den vanligaste tiden att skadas är mellan klockan 11–17. Kvinnor i åldersgruppen 50 år och uppåt är de mest skadedrabbade.

Tre fotgängare har omkommit i Umeå stad under åren 2007–2012. Orsakerna till att fotgängare har omkommit är konflikt med personbil eller att personen har ramlat. 36% av de som skadats i trafiken i Umeå kommun är fotgängare som fått sin skada i en fallolycka. Fotgängare är en utsatt grupp i trafiken och de är även den mest olycksdrabbade trafikantgruppen. Risken att skadas ökar avsevärt redan från 50 års ålder.

Kvinnorna representerar en större andel fotgängare och blir i genomsnitt några år äldre än männen men det förklarar inte ensamt den stora dominansen. Ytterligare en förklaring kan vara att kvinnor efter att klimakteriet passerats får en ökad benskörhet och därmed lättare skadas vid ett fall. Totalt har 1 427 personer från 50 år och uppåt skadats i fotgängare-singelolyckor i Umeå stad.

31%

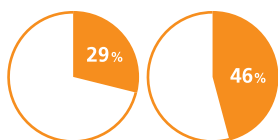
av befolkningen är 50 år och uppåt.



55%

av andelen skadade i fallolyckor är 50 år och uppåt.

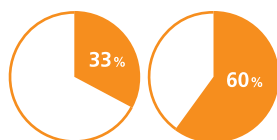
Män



Andel 50 år och uppåt

Andel skadade inom gruppen

Kvinnor



Andel 50 år och uppåt

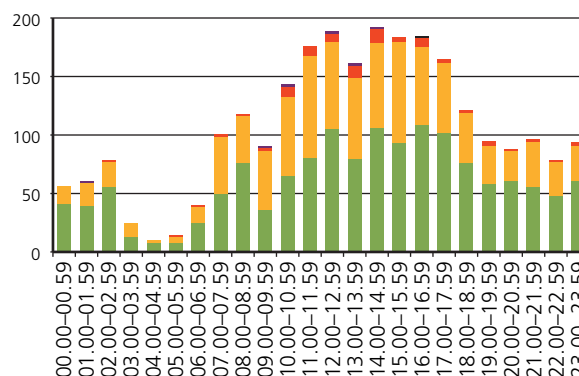
Andel skadade inom gruppen

När sker olyckan?

Fotgängarolyckorna sker i huvudsak under vintermånaderna december till mars, då närmare 58% av alla skadefall inträffat. 60% av de som skadats allvarligt, mycket allvarligt eller omkommit fick sin skada under dessa månader. Under sommarmånaderna juni till augusti skadas få, knappt 10% av alla skador inträffar då. De flesta olyckor sker mellan klockan 11–17.

- Lindrigt
- Måttligt
- Allvarligt
- Mycket allvarligt
- Död

Tid på dygnet då fotgängare har skadats i Umeå stad 2007–2012





Olycksorsak

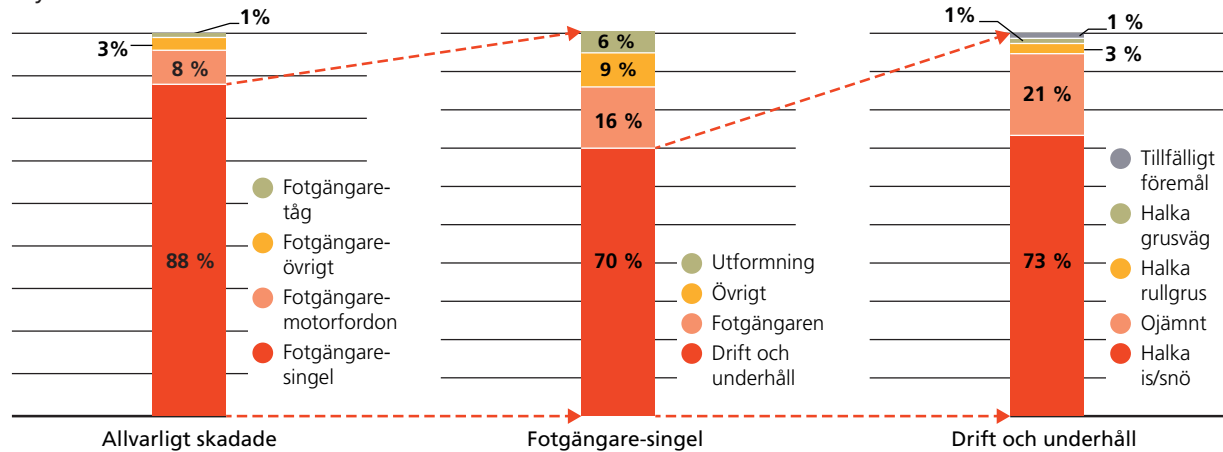
Den vanligaste olyckstypen bland allvarligt skadade fotgängare är singelolyckor där fotgängaren skadas i en fallolycka. Diagrammet nedan är baserade på uppgifter från STRADA där patienten själv beskrivit händelseförloppet.

Den vanligaste orsaken, som uppges av de skadade, är bristande drift och underhåll. Många olyckor sker även för att fotgängaren varit ouppmärksam eller tappat

balansen. Umeå kommuns ansvar är stort vad gäller drift och underhåll av kommunägda gator, men även privata fastighetsägare har ett ansvar för sin tomt och trottoaren utanför den.

Av singelolyckorna där fotgängare skadats av bristande drift och underhåll orsakades skadan mestadels på grund av halka på is/snö.

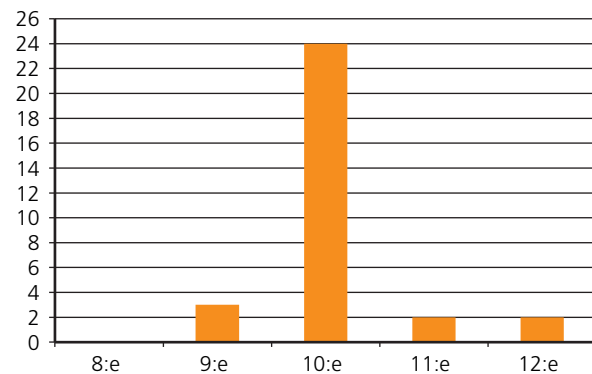
Olycksorsak



Totalt har 101 personer skadats allvarligt i fotgängarolyckor i Umeå stad. 89 av olyckorna är fotgängare-singelolyckor. Cirka 90 % av de som skadats är 50 år och uppåt. Kvinnorna skadas i högre utsträckning än män, 54 kvinnor och 35 män.

Några dagar per år kan man se tydliga toppar i antalet skadade som kommer in till akutsjukvården. Dessa dagar är ofta extremt hala, se exemplet från november 2007.

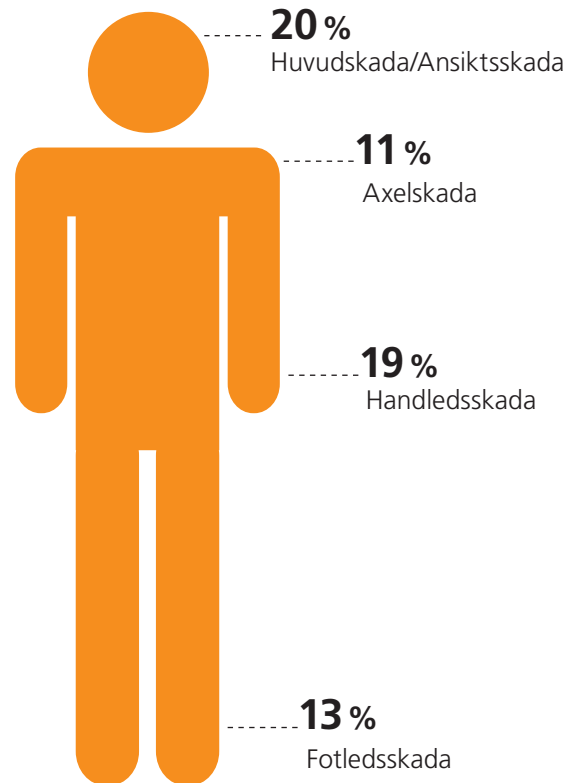
Halkolyckor november 2007 i Umeå stad



Analyserna visar att:

- åldersgrupper från 50 år och uppåt skadas i störst utsträckning, framförallt kvinnor skadas
- vintermånaderna december till mars skadas flest
- flest skadas mellan klockan 11–17
- skador som drabbar fotgängare uppges bero på brister i drift och underhåll vid is och halka

Fotgängarens vanligaste skador



Cyklister i singelolyckor

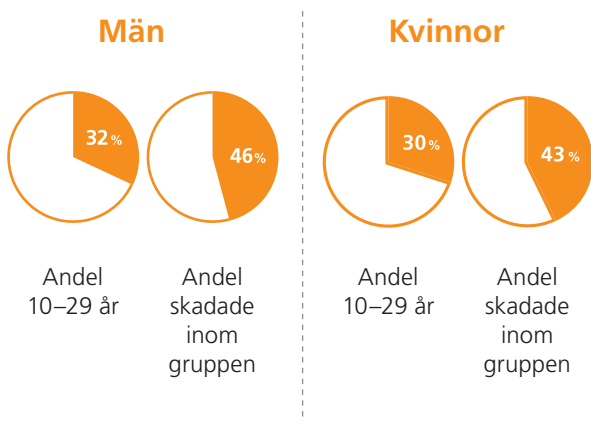
Singelolyckor bland cyklister sker främst under maj till oktober och den vanligaste tiden att skadas är på morgon och eftermiddag till och från arbete eller skola. Åldersgruppen 10–29 år är den mest skadedrabbade.

En cyklist har omkommit i Umeå stad under åren 2007–2012 till följd av olyckan. Cyklisterna är den näst mest skadedrabbade gruppen. 25 % av de trafikskadade i Umeå kommun fick sin skada i en cykel-singelolycka. För både männens och kvinnornas del är det åldrarna

10–29 år som i förhållande till befolkningsandelen är mest skadedrabbade. Andelen skadade män och kvinnor är 46 % respektive 43 %. Skillnaden mellan män och kvinnor är marginell. Totalt har 769 personer mellan 10–29 år skadats i cykel-singelolyckor i Umeå stad.

31 %

av befolkningen är 10–29 år.



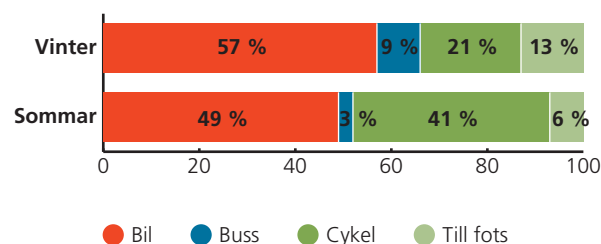
45 %

av andelen skadade cyklister är 10–29 år.

När sker olyckan?

Cyklister skadas mest och allvarigast under sommarhalvåret då 70% skadas mellan maj och oktober. En av de främsta orsakerna till skadornas fördelning över året är att man cyklar i större utsträckning under sommaren än under vintern, resor med cykel ökar med 50% under sommarhalvåret.

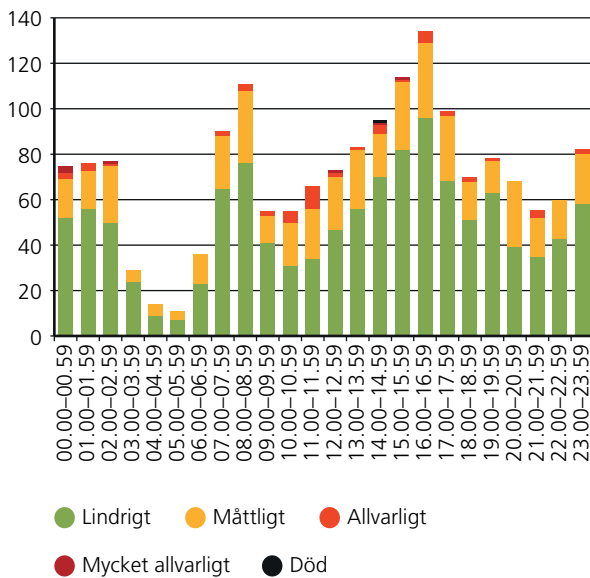
Färdsätt till arbetet inom Umeå kommun (%)
(Hur man brukar resa) RVU 2006





På morgonen, mellan klockan 7–9 och eftermiddagen 15–17 när cyklister är på väg till och från arbete eller skola inträffar flest olyckor. Nattetid mellan klockan 23–03 inträffar det också många olyckor, oproportionerligt många i förhållande till cykelfrekvensen nattetid. Drygt 45 % av alla olyckor sker under dessa tider. I en rapport från Olycksanalysgruppen vid Norrlands universitetssjukhus (Nus) konstaterades 2012 att 60 % av cyklisterna (18 år och äldre) som skadats mellan klockan 23–03 uppvisade tecken på alkoholpåverkan vid läkarbesöket.

Tid på dygnet då cyklister skadas, Umeå stad åren 2007–2012



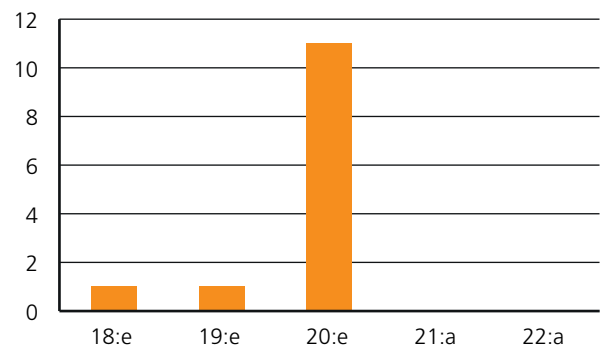
Olycksorsak

Den vanligaste orsaken till att cyklister skadas allvarligt är i singelolyckor och i kollision med motorfordon. Den största olycksorsaken till att cyklister skadats i singelolyckor beror mestadels på cyklisten själv. Det kan vara olyckor som sker i samband med att man ska kliva av och på cykeln samt att man inte hunnit bromsa innan rött ljus vid signalreglerade korsningar. Den vanligaste orsaken till att cyklisten skadats är att den har ramlat av cykeln.

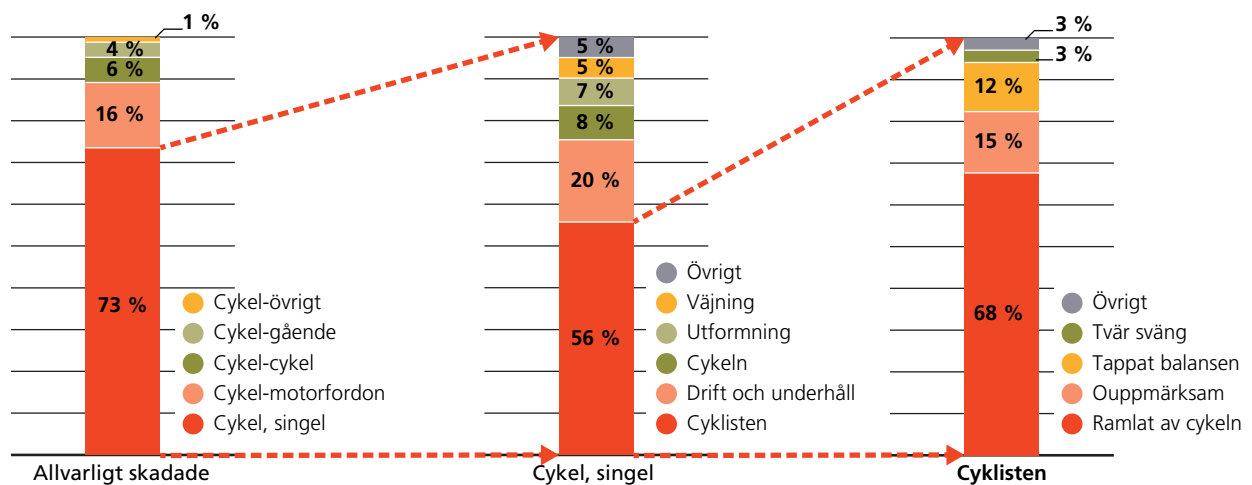
Den största olycksorsaken inom drift och underhåll är kopplat till halka av snö och is (67%). Att underlaget är ojämnt är den näst vanligaste orsaken till att olyckor sker (17%). Även vid vägarbeten (8%) och där tillfälliga föremål (8%) legat på gatan har det skett en del olyckor.

Några dagar per år kan man se tydliga toppar i antalet skadade cyklister som kommer in till sjukvården. Dessa dagar är ofta extremt hala, se exemplet från oktober 2008.

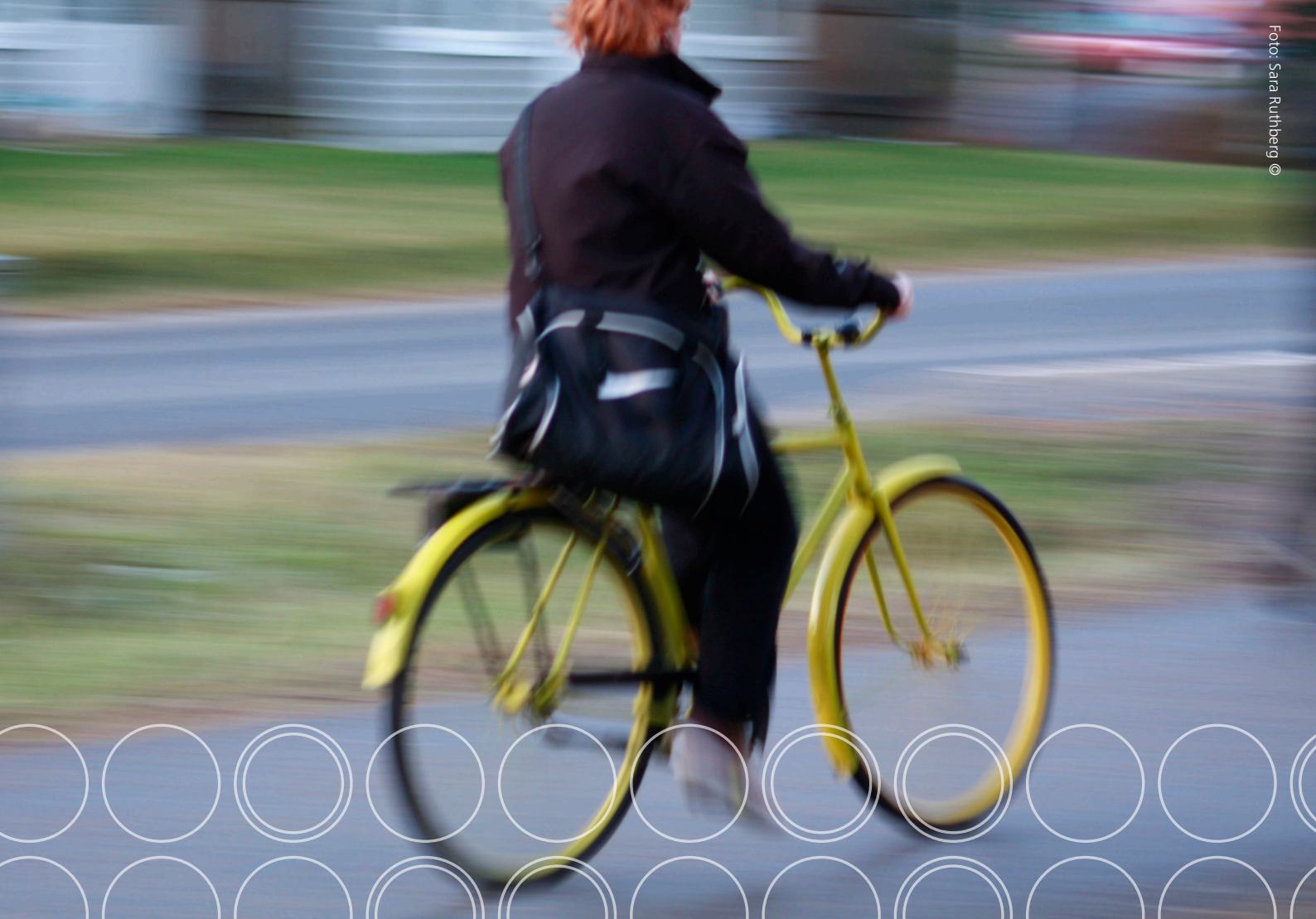
Cykelolyckor på grund av halka, oktober 2008



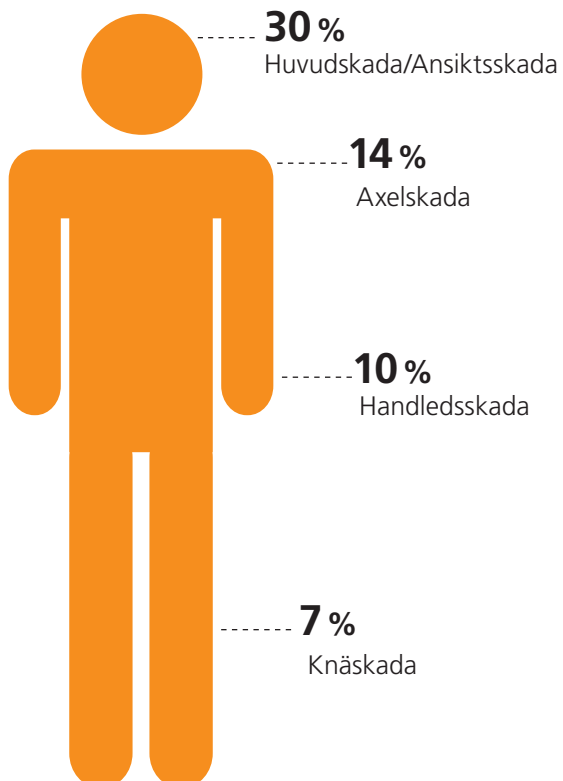
Olycksorsak



Totalt har 83 personer skadats allvarligt i cykelolyckor i Umeå stad. 61 av olyckorna är cykel-singelolyckor. 61 % av de som skadats är 50 år och uppåt. Männerna har skadats i större utsträckning än kvinnorna, 38 män och 23 kvinnor.



Cyklisternas vanligaste skador



Analyserna visar att:

- åldersgruppen 10–29 år skadas i större utsträckning än övriga åldersgrupper
- maj till oktober skadas flest i cykelolyckor
- flest skadas på väg till och från skola och arbete. Många skadas även nattetid.
- många av de olyckor cyklisterna råkar ut för rör cyklisterna själv för, enligt de skadades egna uppgifter.

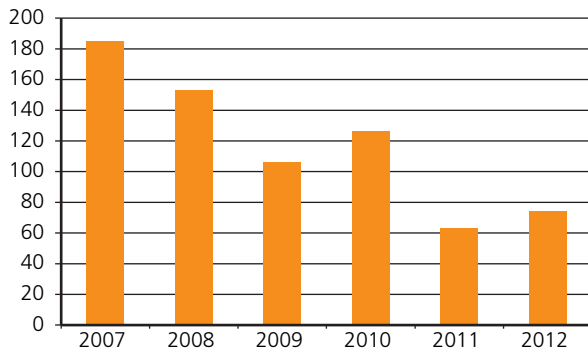


Övriga olyckstyper

Bilister

Upphinnandeolyckor är den vanligaste olyckstypen där skyddade trafikanter¹ skadas. Under perioden 2007–2012 skadades ca 700 personer i upphinnandeolyckor i Umeå stad, där den vanligaste skadan är stukning av halsrygg, så kallad "whiplashskada". Denna skada klassificeras alltid som en lindrig skada, men av erfarenhet vet man att många patienter har allvarliga problem lång tid efter olyckan. Skadan leder alltför ofta till långa sjukskrivningar med för samhället kostsamma produktionsbortfall som följd.

Antal upphinnandeolyckor i Umeå stad åren 2007–2012



Mopedister

Under perioden 2007–2012 har det skett 245 mopedolyckor i Umeå stad där mopedisten har skadats. De vanligaste olyckstyperna är moped-singelolycka (61 %) samt moped i konflikt med personbil (25 %). Det är främst yngre personer 11–19 år som skadas i mopedolyckor (76 %).

Motorcyklister

Under perioden 2007–2012 har 62 personer skadats i motorcykelolyckor i Umeå stad. Den vanligaste olyckstypen är singelolycka (73 %). 21 % av skadorna sker i konflikt med personbil. Det är ungefär lika vanligt att personer mellan 20- och 30 år skadas i motorcykelolycka (44 %) som personer mellan 40- och 50 år (40 %). En person har avlidit till följd av en motorcykelolycka i Umeå under tidsperioden.

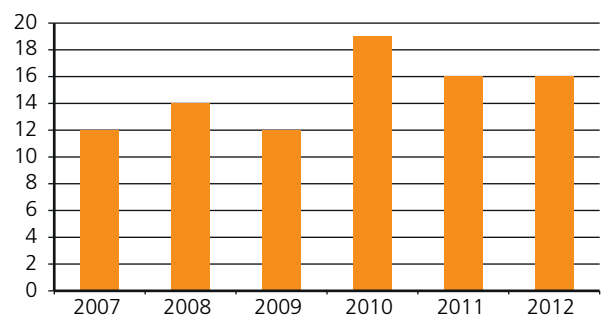
Generellt vid de dödsolyckor som skett med motorcykel i Umeå har man konstaterat höga hastigheter, troligen långt över högsta tillåtna hastighet.

¹ Trafikanter brukar delas in i två huvudgrupper, de som är skyddade och de som är oskyddade. De skyddade trafikanterna är de som sitter i till exempel en bil där personerna har ett skyddande skal omkring sig. De oskyddade trafikanterna är alla de som inte har ett sådant skal runt sig.

Oskyddade trafikanter i konflikt med motorfordon

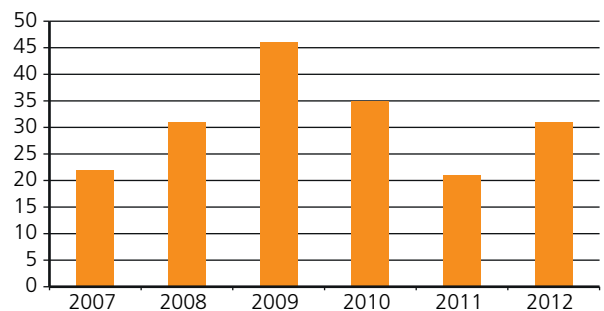
89 fotgängare under perioden 2007–2012 har blivit påkörda av motorfordon, varav sex har skadats allvarligt eller mycket allvarligt och två har omkommit i Umeå stad. Merparten av de skadade är i yngre åldersgrupper, 10 till 24 år, vilka dock vanligtvis skadas lindrigt. Äldre, oftast kvinnor 65 år och uppåt, är överrepresenterade då fotgängare skadats allvarligt vid påkörning av bil.

Antal skadade fotgängare i Umeå stad åren 2007–2012



Under perioden 2007–2012 har 186 cyklar blivit påkörda av motorfordon, varav 8 har skadats allvarligt eller mycket allvarligt, 5 kvinnor och 3 män, i Umeå stad. De flesta som skadas är mellan 10 och 24 år gamla (34 %). Av de som skadats allvarligt är endast en person under 20 år. Övriga som skadats allvarligt är 40 år och uppåt.

Antal skadade cyklar i Umeå stad åren 2007–2012



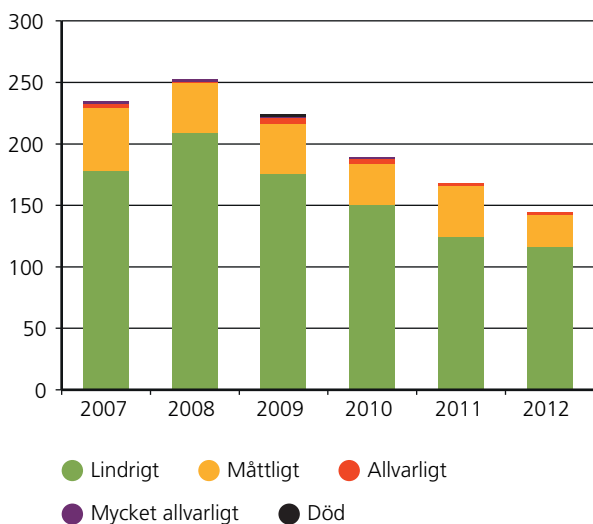
Analyserna visar att:

- upphinnandeolyckorna har minskat med 60 % från 2007 till 2012 i Umeå stad
- den vanligaste olyckstypen bland mopedister och motorcyklister är singelolyckor
- det är oftast äldre fotgängare och cyklar, 40 år och uppåt som skadas allvarligt i konflikt med motorfordon

Särskilt utsatta åldersgrupper

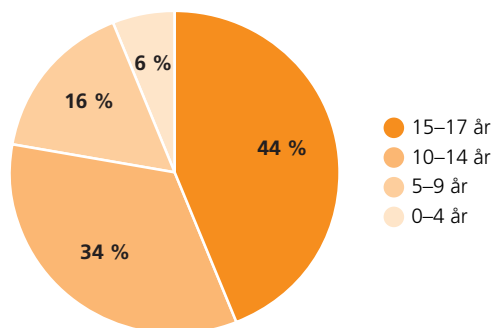
Barn och ungdomar 0–17 år

Barn och ungdomar skadas främst i cykel- och mopedolyckor och pojkar skadas i något större utsträckning än flickor. Under åren 2007–2012 ser vi en tydlig nedgång av antalet trafikskadade barn i Umeå kommun. Två ungdomar har omkommit under tidsperioden.



78 % av de barn som skadas är mellan 10–17 år gamla. Det är främst 15-åringarna som sticker ut. Inget barn mellan 0–9 år har skadats allvarligt. Barn och ungdomar skadas främst i cykel- och mopedolyckor (66 %). Pojkar skadas i större utsträckning än flickor (57 %).

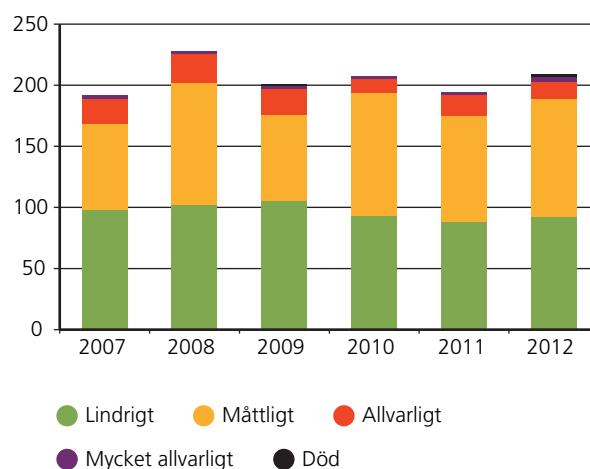
Åldersfördelning andel skadade barn och ungdomar i Umeå kommun åren 2007–2012 (Totalt 1 213 skadade)



Äldre från 65 år och uppåt

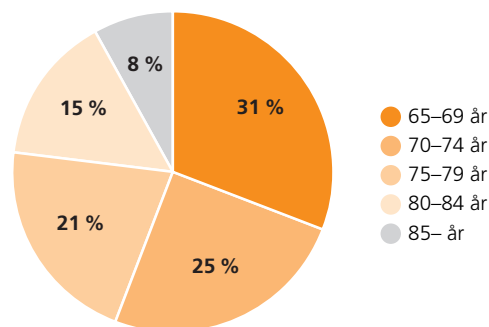
Äldre drabbas av svårare skador än andra åldersgrupper och kvinnor skadas oftare än män.

Under åren 2007–2012 kan man varken se en ökning eller minskning av olyckor bland äldre över 65 år i Umeå kommun. Det man dock kan utläsa av diagrammet är att de allvarliga skadorna är betydligt fler än för barn och ungdomar, vilket förklaras med att skadegraden ökar med stigande ålder. Äldre personer är skörare och drabbas oftast hårdare vid en olycka. Tre äldre personer har omkommit under tidsperioden.



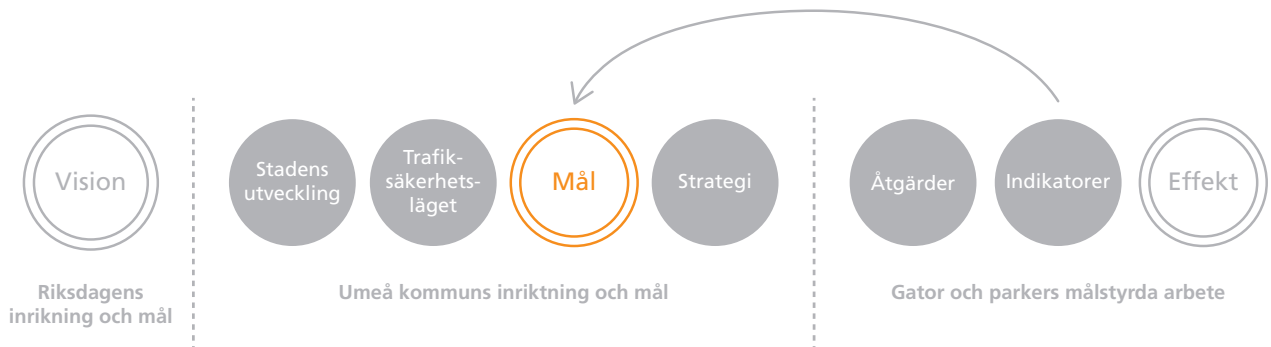
55 % av de äldre som skadas är mellan 65 och 74 år gamla. De som skadas mest är åldersgrupperna 65–69 år, de står för 30 % av skadefallen. Kvinnor skadas oftare än män och står för 64 % av skadefallen.

Åldersfördelning andel skadade äldre i Umeå kommun åren 2007–2012 (Totalt 1 231 skadade)





Mål – minska antalet allvarligt skadade och dödade till 38 personer år 2020



Umeå kommun ska minska antalet allvarligt skadade och dödade med 39 % från 2007 till 2020.

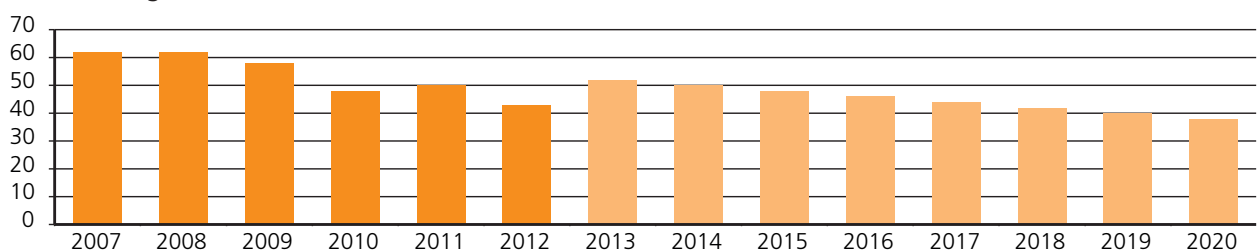
Riksdagen beslutade i oktober 1997 att Nollvisionen ska vara grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Nollvisionen innebär att ingen ska behöva skadas allvarligt eller dö i vägtrafiken i Sverige. Utifrån detta har Umeå kommun formulerat sitt trafiksäkerhetsmål baserat på allvarligt, mycket allvarligt skadade och dödade i vägtrafiken med måttet Injury Severity Score (ISS) som beskriver hur akut livshotande skadorna är. Nollvisionen använder ett annat mått, medicinsk invaliditet för att beskriva allvarlig skada. Riksdagen beslutade om ett delmål i juni 2009, vilket innebär att antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras och att antalet allvarligt skadade ska minska med 25 % under perioden 2007 till 2020. Medelvärde av antalet allvarligt skadade och dödade i Umeå kommun mellan 2007–2012 var 54. Målet är att till år 2020 minska antalet allvarligt skadade och dödade till 38 personer. Detta innebär en procentuell reduktion av antalet allvarligt skadade och dödade med 39 % från 2007 till 2020. Målet är därmed att minska

antalet allvarligt skadade och dödade med i genomsnitt två personer per år fram till år 2020.

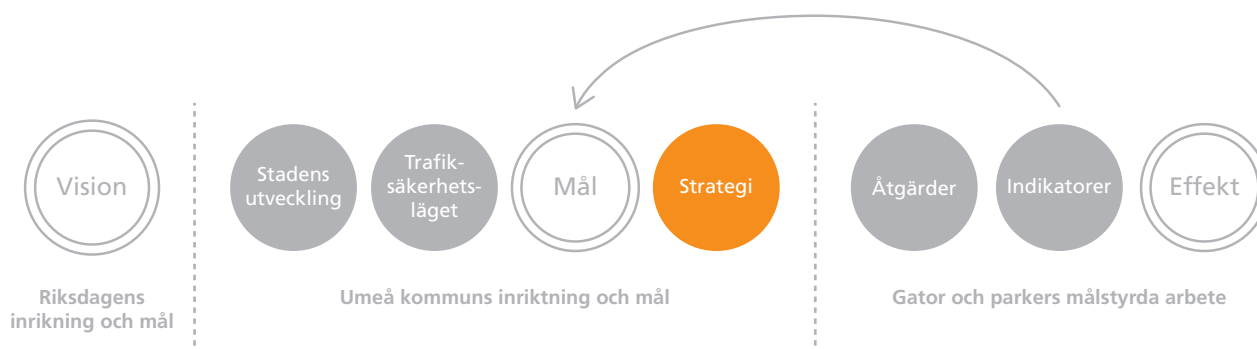
För att nå det nationella målet samt Umeå kommuns mål måste många parter och faktorer samverka. Det måste finnas ett politiskt engagemang och vilja till ett långsiktigt trafiksäkerhetsarbete där man även budgeterar för att möjliggöra föreslagna/beslutade åtgärder. Gator och parker måste fortsätta vara intresserade och engagerade i trafiksäkerhetsarbetet. Trafiksäkerheten ska finnas med i tidiga skeden av planeringsprocessen samt i alla steg av den, från översiktlig planering till detaljplaner och bygglov, men också i driftsskedet.

Umeå kommun ska vara en god förebild för andra organisationer och företag samt för den enskilda medborgaren vad gäller säkra fordon. Vi ska följa upp antalet allvarligt skadade och dödade och ge Tekniska nämnden och andra berörda parter information. Vi ska fortsätta arbeta för att STRADA ska förbättras.

Antal allvarligt skadade och dödade i trafiken (2007–2012) samt mål till 2020



Strategier – vi ska använda oss av strategier som förebygger att olyckan inträffar



Trafiksäkerheten ska prioriteras i stadsutvecklingen och för att lyckas med detta måste trafikanten, fordonet och gatumiljön samspela. Umeå kommun har en samordnande roll för trafiksäkerhetsarbetet. Tillsammans med andra berörda aktörer ska kommunens trafiksäkerhetsmål uppnås. Fotgängares och cyklisters singelolyckor ska särskilt prioriteras.

Arbetet med trafiksäkerhet har kommunens översiktsplan som utgångspunkt där det bland annat står att vi ska satsa på hållbara färd-sätt, där gång-, cykel- och kollektivtrafikresenärer ska främjas framför andra färd-sätt. Fokus ligger på ovan nämnda, men det betyder inte att resterande resenärer glöms bort. Vi sammanställer statistik och håller oss uppdaterade på alla trafikant-grupper, oavsett färdmedel via STRADA. Åtgärder som främjar trafiksäkerheten för de hållbara färd-sätten bidrar till ökad trafiksäkerhet för alla trafikanter. Förutom hållbara färd-sätt ska vi också satsa extra på äldres och yngres framkomlighet och tillgänglighet i kommunen. Äldre och yngre medborgare skadas mer i jämförelse med övriga åldersgrupper. Barn upp till 17 år och äldre från 65 år och uppåt ska ges möjlighet att klara sig på egen hand i sin närmiljö. Gatumiljön ska utformas utifrån barns och äldres behov.

Nollvisionen har lett till ett modernare arbets-sätt kring trafiksäkerhet. Tillsammans med teknik-utveckling inom fordonsindustri och sjukvård, har befolkningen fått en större medvetenhet som bidragit till en beteendeförändring.

Våra strategier

- Vi ska arbeta för att trafiksäkerheten prioriteras i stadsutvecklingen
- Vi ska prioritera de oskyddade trafikanterna, för att minska singelolyckor för fotgängare och cyklister
- Vi ska motivera och bidra till ökat ansvarstagande i trafiken
- Vi ska arbeta för säkrare fordon och transporter
- Vi ska fortsätta hastighetssäkra våra gatumiljöer



Trafiksäkerheten ska prioriteras i stadsutvecklingen

Den översiktliga och strategiska planeringen inom kommunen påverkar i hög grad trafiksäkerheten. Hur kommunen väljer att utveckla bostäder, handel, utbildning, näringsliv, kommunikationer och infrastruktur får inverkan på trafiksäkerhetsarbetet. Med fler boende i tät stadsmiljö och när fler barn får sin närmiljö i staden blir trafiksäkerhetsfrågorna mycket angelägna. Satsningar som ökar andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik är högt prioriterade men innebär också utmaningar trafiksäkerhetsmässigt.

I kommunens översiktsplan läggs grunden för trafiksäkerheten genom prioriteringar av olika trafikslag. I den fördjupade översiktsplanen för de centrala stadsdelarna har kommunfullmäktige beslutat om följande riktlinjer för trafiksäkerhet:

- Lokalnätet för biltrafik ska utformas så att det prioriterar de oskyddade trafikanternas säkerhet och behov av framkomlighet.
- Människors trevnad och säkerhet går före biltrafikens framkomlighet i centrumfyrkanten.
- Barnens behov av trafiksäkra miljöer uppmärksammas särskilt.
- Gång- och cykeltrafikanterna prioriteras före biltrafiken där huvudnätet för gång- och cykeltrafikanter korsar stadsgatan.
- Längs kollektivtrafikens stomlinjenät prioriteras oskyddade trafikanters säkerhet på ett sätt som ger minsta möjliga störning för kollektivtrafiken.
- Umeå kommuns trafiksäkerhetsprogram vidareutvecklar de åtgärdsområden som är viktiga för det fortsatta arbetet med trafiksäkerheten i Umeå. Tekniska nämndens 30-policy är vägledande.

För att förverkliga riktlinjerna måste de inarbetas i varje enskilt projekt, såväl detaljplaner och bygglov som gatuombyggnadsprojekt.

Oskyddade trafikanter ska prioriteras för att minska singelolyckor för fotgängare och cyklister

Allt fler kommer att gå och cykla i Umeå kommun, det innebär att vi som väghållare måste säkra deras miljö. Ett trafiksystem som är lätt att förstå och att "göra rätt" i, underlättar både för kommunen som väghållare och för trafikanterna som rör sig på gatan. Utformningen och underhållet av stadens gator blir därmed extra viktigt.

Gång- och cykeltrafikanter är den mest skadedrabbade gruppen vilket måste uppmärksammas i val av utformning och vid prioritering av olika trafikantgrupper. I den täta staden möts fler trafikantgrupper på mindre yta och det är viktigt med en tydlig prioritering på platser där konflikter kan uppstå. Detta speglas i både strategier och indikatorer.

Utifrån skadestatistiken i STRADA framgår att drift och underhåll spelar stor roll för fotgängare och cyklisters trafiksäkerhet, men ett stort ansvar ligger också hos trafikanterna. Kännedomen om vilka drift- och underhållsåtgärder som ger störst effekt för dessa trafikantgrupper är låg – de flesta kommuner har inte med skadade fotgängare i sin skadestatistik. Kommunen måste därför vara lyhörd för ny forskning och fortsätta medverka i olika forskningsprojekt inom området. Kommunen arbetar redan på olika sätt för att förbättra driften och underhållet av våra gator. I ESS-projektet har vi försökt ta reda på vad vi som väghållare kan göra och vad som är fotgängarens och cyklistens ansvar. Varmsandning är ett annat exempel på ett projekt där vi provat nya driftsmetoder. Ett annat viktigt projekt i kommunens trafiksäkerhetsarbete är Umecyklisten, där barn i årskurs 4 erbjuds trafikantutbildning.

Vi ska prioritera de oskyddade trafikanterna genom:

- att fortsätta säkra hastigheten där oskyddade trafikanter möter motorfordon, i exempelvis bostadsområden
- att hastighetssäkra gång- och cykelpassager i huvudvägnätet, i synnerhet där stadsgatan möter huvudnätet för gång- och cykel
- att tydligt utforma gatumiljön så att det blir lätt att göra rätt
- att utforma gång- och cykelvägar så att de blir tillgängliga för såväl barn och unga som äldre och personer med funktionsnedsättning
- ett gott underhåll av alla gång- och cykelvägar
- ett huvudnät för gång- och cykel som prioriteras särskilt högt drift- och underhållsmässigt
- att fortsätta utbilda barn i årskurs 4 i trafikkunskap
- att fortsätta se över barnens skolvägar och hastighetssäkra viktiga passager
- att informera i lokalradio extremhalkiga dagar

Tillsammans kan vi bidra till ett ökat ansvarstagande i trafiken

Trafikanten har ett stort egenansvar i trafiken. Vi ska alla visa hänsyn till varandra när vi rör oss i gaturummet. Kommunen ska arbeta för en öppnare dialog och kommunikation med våra medborgare när det gäller ansvarstagande i trafiken. Drift och underhåll är viktiga åtgärder där vi som väghållare har ett stort ansvar, men många skador beror också på trafikantens beteende eller utrustning.

Evaluation of Safety and Security (ESS-projektet)

Umeå kommun inledde ett samarbete med Västerbottens läns landsting omkring år 2008/2009 med syfte att utreda var och varför fotgängare och cyklister skadas i singelolyckor samt hur kommunen på bästa sätt kan arbeta med förebyggande åtgärder för att minska dessa olyckor. Enkäter skickades ut till samtliga skadade fotgängare och cyklister som skadats i en singelolycka och som sökt vård på Norrlands universitetssjukhus.

Samarbetet utökades med Umeå universitet år 2010 då projektet införlivades i ett femårigt forskningsprojekt vid namn Evaluation of Safety and Security /Säkerhetsarbetets relevans och effekter. Projektet har omfattat tolv delprojekt med gemensamt syfte att studera hur man mäter/utvärderar säkerhetsarbete. Fokus har varit fotgängare och barn. Studier har gjorts av trafiksäkerhetsåtgärder på cykelbron Svingen, varmsandningsprojektet, enkätundersökning av orsaker till fotgängares och cyklisters singelolyckor, säkerheten på lekplatser, med mera. ESS-projektet har främst finansierats av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Umeå kommun har varit delfinansiär och ingått i projektets referensgrupp genom Christer Paulsson (dåvarande nämnsordförande i tekniska nämnden). Resultatet av projektet är ännu inte redovisat.

Varmsandning

Umeå kommun har i samarbete med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) genomfört tester med varmsandning av gång- och cykelvägar. Varmsandning innebär att sanden blandas med

hett vatten när den sprids ut och fryser fast när den landar på en kall vägbana. Varmsandning har vid tester visat sig vara klart effektivare än traditionell sandning, då den uppvärmda sanden ligger kvar längre. Med varmsandning minskar den totala sandförbrukningen, men samtidigt ökar kostnaden för vatten- och bränsleförbrukning.

Umecyklisten

Är en trafikutbildning som erbjuds alla i årskurs 4. Syftet är att öka elevernas trafik kunskap och därigenom få dem att agera säkrare i trafiken. Genom ett teoripass och en praktisk del (cykelbana) utbildas eleverna i cyklingens risker, krav och möjligheter. Umecyklisten startade vårterminen 2012 och har totalt utbildat 2 290 elever. Under läsåret 2013/2014 deltog 92 % av alla fjärdeklassare i Umecyklisten. Det är Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) som genomför utbildningen på uppdrag av Umeå kommun.

Be Green Umeå

Är ett EU-finansierat projekt som pågår under åren 2011–2015. Projektets syfte är att främja hållbart boende och resande i Umeåregionen och utveckla en organisation som stöd i det arbetet. Genom att arbeta med hållbart resande försöker Umeå kommun påverka trafikbeteendet hos invånarna så att fler väljer hållbara alternativ för sina dagliga resor. Arbetet med ökad trafiksäkerhet kan bland annat ses i aktiviteterna Skola för hållbart resande samt Cykelskola för vuxna, där trafiksäkerhet varit extra mycket i fokus.

Vi ska inspirera verksamheter både internt och externt till att verka för ökad trafiksäkerhet. Vi är alla en del i att uppnå målet om att ingen ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken. Alla ska vi försöka göra vårt bästa utifrån de medel var och en har att tillgå. Trafikanternas kunskap och vilja att följa lagar och regler är avgörande för att uppnå Nollvisionens mål. Vårt uppdrag blir att nå ut med information som bidrar till ett ökat säkerhetsmedvetande i kommunen. En ökad kunskap i ämnet leder förhoppningsvis till förändrade attityder och beteenden som ökar trafiksäkerheten. Umeå kommun ska föregå med gott exempel.

Det är viktigt att du som trafikant:

- visar hänsyn i trafiken
- följer gällande hastighetsbegränsning
- kör nykter och drogfri
- använder bilbälte, cykelhjälm, cykelbelysning, dubbdäck på vintern, broddar, reflexer



Vi ska motivera till ett ökat ansvarstagande i trafiken genom att:

- Informera för att bidra till ett ökat säkerhetsmedvetande
- Påverka trafikanterna att ta eget ansvar genom olika aktiviteter
- Verka genom andra organisationer för att nå fler trafikanter
- Bli bättre på att informera om vad vi gör och varför så att trafikanterna får en ökad förståelse för åtgärderna

Fler säkra fordon och transporter

Kommunen tillsammans med företag och myndigheter driver den tekniska utvecklingen i fordon. Efterfrågar vi smarta tekniska system så kommer det på sikt även att finnas i privata fordon, vilket bidrar till ökad trafiksäkerhet samt för utvecklingen framåt. Vi ska vara öppna för att testa ny teknik och se till att vi uppnår resultat med bästa möjliga verktyg till rimlig kostnad.

Umeå kommun ska vara förebild när det gäller säkra fordon och transporter. Bilar som långtidshyrs inom kommunen (leasingbilar) är alltid utrustade med alkolås, säkerhetsbälten och ISA* samt bältespåminnare, nackstöd och anti-sladd. Kommunen ställer säkerhetskrav, enligt Euro N-cap 5 eller likvärdigt testinstitut, på personbilar (gäller ej bilar som inte är inte testade enligt Euro N-cap, samt elbilar som lägst ska uppfylla Euro N-cap 4).

Bilpoolsbilar och korttidshyrda bilar har inte krav på alkolås, inte heller bilar som allmänheten har tillgång till – av praktiska skäl. Euro N-Cap 5 ställs som krav på korttidshyrda- och bilpoolsbilar.

Vid upphandling av persontransporter ställs krav på alkolås (exempelvis färdtjänst, skolskjutsar, badskjutsar, utflyktsresor). Det ställs även krav på att alla platser ska ha säkerhetsbälten. Fordon som kommunen själv äger, till exempel speciella fordon, det vill säga fordon som är utrustade med dyrbar extra utrustning, bokbussar eller lastbilar, är (ska) alltid vara utrustade med alkolås, ISA och säkerhetsbälten på alla platser.

Vi ska arbeta för fler säkra fordon och transporter genom att:

- ställa högsta möjliga trafiksäkerhetskrav i upphandling av egna fordon
- ställa högsta möjliga trafiksäkerhetskrav i upphandling av persontransporter som genomförs för kommunens räkning

Hastighetssäkra våra gatumiljöer

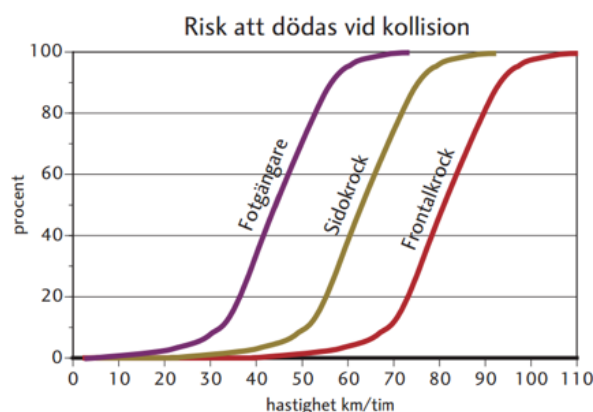
Riksdagen beslutade om nya hastighetsgränser år 2007 och detta innebar införande av 10-steg, mellan 30- och 120 km/tim. Gator och parker fick i uppdrag av Tekniska nämnden 2009 att ta fram en hastighetsplan för Umeå

* ISA – intelligent stöd för anpassning av hastighet. ISA talar om för föraren vilken hastighet som gäller.

stad och senare även för övriga tätbebyggda områden i Umeå kommun. Översynen innebar att alla vägar och gator inom tätbebyggt område skulle ses över med målet att hitta rätt hastighetsnivå utifrån vägsträckans förutsättningar. Hastigheten efter vägsträckan ska vara självförklarande. Omskyllningen slutförs under 2014.

Basen till hastighetsgränserna är krockvårdskurvan. Krockvårdskurvan (se diagram) visar att 7 av 10 fotgängare dödas vid en påkörning i 50 km/tim medan 1 av 10 dödas vid en påkörning i 30 km/tim. Därtill kan man konstatera att en förare som håller 30 km/tim hinner stanna för ett hinder innan den som kör 50 km/tim hunnit börja bromsa.

Nya studier av tidigare tillgängliga data visar att fotgängares risk att dödas och skadas varierar mellan olika åldersgrupper. Den tidigare krockvårdskurvan överskattar dödsriskerna för påkörning av fotgängare i hastigheter mellan 30- och 50 km/tim. Merparten av dödsolyckorna sker på 50-vägnätet. Skaderisken för fotgängare på 50-gator är 10 gånger högre för äldre personer (65+ år) jämfört med personer i åldrar upp till 44 år.



Källa: Handboken "Rätt fart i staden" VV och SKL 2009

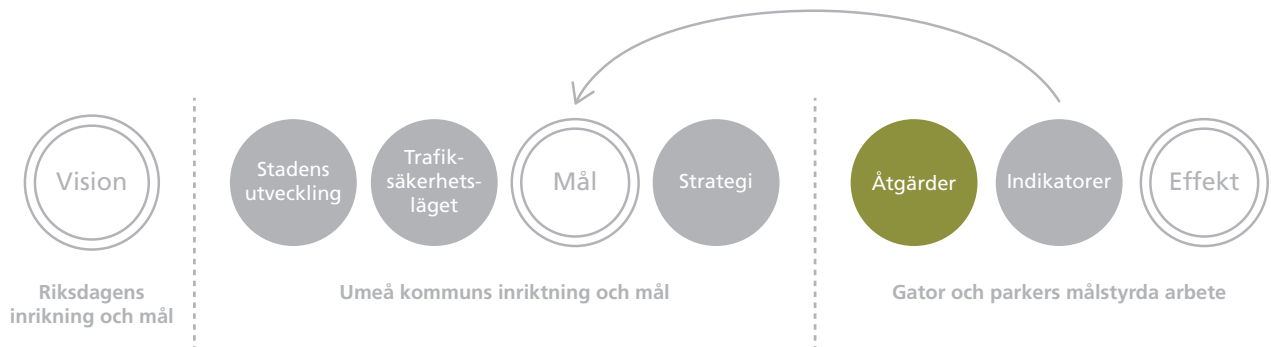
Syftet med nya hastighetsgränser är att rädda liv. Med det nya, mer flexibla tiostegssystemet blir det lättare att skilja på säkra och farliga vägar. Hastigheten är ofta avgörande för hur allvarliga konsekvenser en olycka får och påverkar starkt förarens möjligheter att undvika en olycka.

Vi ska fortsätta hastighetssäkra våra gator genom att:

- avsluta kommunens hastighetsöversyn
- följa upp hastighetsöversynen och ta fram en lista över platser där åtgärder behöver göras för att uppnå hastighetsefterlevnad
- successivt åtgärda de identifierade platserna
- låta säker hastighet vara vägledande när vi planerar och bygger nytt



Gator och parkers arbetssätt – vi ska arbeta aktivt för att nå de långsiktiga målen



Nollvisionen är ett långsiktigt mål. För att Gator och parker ska kunna arbeta på ett effektivt sätt med trafiksäkerhet måste det finnas mätbara och åtgärdsnära mål, som ska vara lätt att följa upp.

I samarbete med drift och underhåll, byggande, i planeringen samt med trafikanter ska Gator och parker bidra till ökad trafiksäkerhet. Vi ska arbeta mer systematiskt med trafiksäkerhetsfrågorna och bli mer effektiva. Vi ska få ut bästa möjliga effekt av det vi arbetar och planerar för så att våra insatser leder till att vi så småningom når Nollvisionens mål. Varje olycka där någon omkommer eller skadas allvarligt ska granskas av Gator och parker med avseende på åtgärder som hade kunnat förhindra att olyckan inträffade. Olyckorna ska redovisas i:

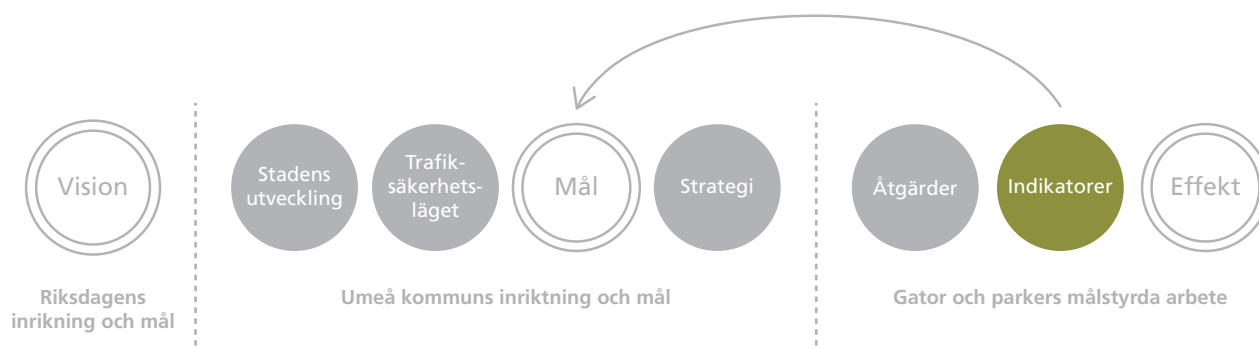
- Tekniska nämnden vid årlig genomgång av trafiksäkerhetsläget
- Samverkansmöte med Brandförsvaret; Polis; Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF Västerbotten) och Akutsjukvården i Västerbotten (AKMC).

För att uppnå ett resultatriktat och framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete måste vi samarbeta och förmedla kunskap till olika parter både externt och internt genom hela planeringsprocessen för att uppfylla trafiksäkerhetsprogrammets syfte. Vi ska arbeta tillsammans med Landstinget för att på bästa sätt kunna förmedla till kommunmedborgarna när extrem halka råder.

Trafiksäkerhetsarbetet måste genomsyra arbetet på alla nivåer från översiktlig planering till bygglov. Vi ska fortsätta samarbeta inom Gator och parker samt med inhyrda entreprenörer inom drift och underhåll. Detta är viktigt för att trafiksäkerhetsprogrammet ska få större genomslag i verksamhetens alla delar. Gator och parker kommer att informera politiker om trafiksäkerhetsprogrammet i olika nämnder.

Inga konkreta åtgärder ges i detta program. Istället beskrivs ett arbetssätt för att vi på bästa sätt ska finna de insatser som gör att vi närmar oss Nollvisionens mål. Genom Trafikdatabeskrivningar, som tas fram vartannat år av Gator och parker, redovisas fakta och analyser om aktuella trafikflöden, trafikutveckling, trafikolyckor och trafiksäkerhet/hälsotillstånd. Trafikdatabeskrivningen fungerar som ett underlag för vår prioritering mellan olika gatuombyggnadsåtgärder.

Indikatorer



Det fokus på fotgängare och cyklister som genomsyrar trafiksäkerhetsprogrammet syns även i indikatorerna.

För att veta om trafiksäkerhetsläget i kommunen förbättras kommer ett antal indikatorer att användas. Att enbart följa upp antalet olyckor från år till år ger inte en tillförlitlig bild av trafiksäkerhetsläget. Antalet olyckor varierar mellan åren beroende på många faktorer som väghållaren inte kan påverka, exempelvis ekonomisk konjunktur, ny lagstiftning m.m. Först när olyckor från ett flertal år analyseras kan förbättrad trafiksäkerhet verkligen fastslås. För att veta om Umeå kommun närmar sig fastslagna trafiksäkerhetsmål kommer därför ett antal indikatorer rörande trafiksäkerhet att användas.

Hastighetsefterlevnad

- Andel fordon under skyltad hastighet på utvalda gator
- Andel fordon över skyltad hastighet på utvalda gator
- Varje år görs trafikmätningar på utvalda gator i kommunen.

Säkra gatumiljöer för fotgängare och cyklister

- Andel hastighetssäkrade gång- och cykelpassager i huvudnätet för gång- och cykel
- Andel av huvudvägnätet för gång- och cykel som är separerat från biltrafik
- Andel av huvudvägnätet för gång- och cykel i de centrala stadsdelarna som är drift- och underhållsvänligt
- Friktion (mätning en specifik dag, alternativt viss tid efter sandning)

Säkra användare

- Andel kvinnor respektive män som använder cykelhjälm
- Andel kvinnor respektive män som använder cykelbelysning
- Andel kvinnor respektive män, 50 år och uppåt som använder broddar
- Andel kvinnor respektive män som använder dubbdäck på cykel
- Andel nyktra förare (uppgifter från polisen)
- Andel kvinnor respektive män som använder bilbälte
- Andel 4:e klassare som deltagit i Umecyklisten

Information och kampanjer som syftar till en säker användare

- Antal informationstillfällen vid extrem halka i radio, både från Umeå kommun och Landstinget
- Information om skadeproblematiken och möjliga åtgärder till driftspersonal inom Umeå kommun samt inhyrda entreprenörer, vid vår (sandupptagning) och höst (vinterväghållning).
- Dialog och kommunikation med medborgare om ansvarstagande i trafiken.



Umeå kommun

Besöksadress Stadshuset, Skolgatan 31 A

Postadress SE-901 84 Umeå

Telefon +46 (0)90 16 10 00

Fax +46 (0)90 16 32 08

E-post umea.kommun@umea.se

 www.umea.se

