

TRAFIK- SÄKERHETS- PROGRAM

för Malmö stad 2005-2010

Skadeinventering och problembeskrivning



April 2005

Innehåll

Inledning.....	3
Bakgrund och syfte	3
Sammanfattning.....	4
Använda begrepp	5
Viktiga trafiksäkerhetsfaktorer.....	6
Skadeanalys	8
Trafikantslag.....	10
Fotgängare.....	10
Cyklister.....	14
Mopedister och motorcyklister.....	17
Motorfordon.....	19
Särskilda grupper.....	23
Barn och ungdomar.....	23
Äldre.....	26
Alkohol och droger.....	28
Slutsatser.....	29
Åtgärdsområden	30
Förslag på åtgärdsområden	30
Utvärdering.....	31

Trafiksäkerhetsprogram Malmö stad

Tryckt april 2005

Projektansvar: Gatukontoret Malmö

Layout och original: Gatukontoret Malmö

Typsnitt: **Arial** och **Century Gothic** (rubriker)
och **Garamond** (brödtext)

Fotografier: Mats Persson utom sidan 17

Kasper Dudzik Skånetrafiken

samt sidan 3 och 8 Malmö stad.

Omslagsbilder: Mats Persson.

Trafiksäkerhetsprogrammets målsättning är densamma som Nollvisionens det vill säga att ingen ska dödas eller skadas svårt i trafiken.

Inledning

Malmö stads trafiksäkerhetsprogram tar utgångspunkt i Nollvisionen, det vill säga ingen i Malmö ska riskera att dödas eller skadas svårt i trafiken. En central målsättning är att göra staden trygg och säker för alla som vistas i Malmötrafiken.

Trafiksäkerhetsprogrammet presenteras i två delar; en skadeinventering och problembeskrivning samt en kommande åtgärdsdel som tas fram under 2005-2006. Detta är den första delen som är en inventering av trafikskadade i Malmö samt en problembeskrivning. Denna mynnar ut i ett antal viktiga insatsområden för trafiksäkerheten i Malmö. Viktiga mått eller indikatorer på trafiksäkerhet har också definierats.

Denna skadeinventering och problembeskrivning har tagits fram i en projektorganisation med en styr- och projektgrupp.

I styrgruppen har ingått: Inger Blomqvist, Jan-Olof Harvigsson, Jan Ramquist, Ingrid Petermann, samtliga Gatukontoret; Eva Renhammar, Stadskontoret; Monica Berntman, Lunds tekniska högskola; Lars Ekman, Vägverket Skåne; Bertil Mårtensson, Polisen i Malmö (till april 2004); Klas Johansson, Polisen i Malmö (från april 2004).

I projektgruppen har ingått: projektledare Lars Olofsson, Hossein Ashouri, Heléne Nilsson, (till september 2003); Karin Caesar, (från september 2003); Olle Thor, samtliga Gatukontoret; Birgit Modén, Region Skåne; Elin Sandberg, Vägverket Skåne; Mats Johansson, Polisen i Malmö.

Denna del av trafiksäkerhetsprogrammet sändes på tjänstemannaremiss under februari 2005. Hänsyn har tagits till inkomna synpunkter vid slutrevideringen av rapporten.

Bakgrund och syfte

Det senaste Trafiksäkerhetsprogrammet för Malmö stad antogs av Kommunfullmäktige i augusti 1998.

Detta trafiksäkerhetsprogram som är dess ersättare ska vara ett styrdokument för trafiksäkerhetsarbetet i Malmö. Här formuleras viktiga insatsområden som indirekt eller direkt kan göra att Malmö uppnår de högt ställda målsättningarna i nollvisionen.

Uppdraget

Uppdraget har varit att ta fram ett trafiksäkerhetsprogram enligt följande:

- Trafiksäkerhetsläget i Malmö ska detaljstuderas
- Nuläget ska belysas med mätbara mål
- Viktiga insatsområden ska identifieras där stora trafiksäkerhetsvinster kan göras
- Arbetet ska vara väl förankrat i organisationen
- Programmet ska kommuniceras både internt och utåt mot bland annat allmänheten
- Inventeringen ska utgöra underlag för konkreta handlingsprogram inom de valda insatsområdena.

Dataunderlag

Sjukhusregistrerade trafikskadade som registrerats i det nationella skaderegistret STRADA har använts som underlag i skadeinventeringen. Endast trafikskador som inträffat under åren 1999 – 2002 med måttliga eller svåra skador eller dödsfall har tagits med i inventeringen. Se en förklaring av STRADA och olika skadenivåer på sidan 5.



I Trafiksäkerhetsprogrammet studeras trafikanter som blivit måttligt eller svårt skadade eller som omkommit i trafikolyckor i Malmö. Dessa benämns i Trafiksäkerhetsprogrammet som skadade.

Statistiken grundar sig på uppgifter från åren 1999-2002.

Sammanfattning

Under åren 1999-2002 har nästan 8 000 personer registrerats hos polisen och sjukvården som skadade i trafikolyckor i Malmö, alltså omkring 2 000 personer per år. I trafiksäkerhetsprogrammet redovisas enbart sjukhusrapporterade trafikskadade under de fyra åren 1999-2002 med måttliga eller svåra skador eller som omkommit till följd av en trafikolycka. Dessa benämns i fortsättningen enbart som trafikskadade.

Huvuddelen av dem som registrerats inom sjukvården som skadade i trafikolyckor är oskyddade trafikanter som fotgängare, cyklister och mopedister.

Den största gruppen av skadade i Malmö är fotgängare som faller efter att ha snubblat eller halkat, så kallade singelolyckor. 80 % av alla fotgängare som skadats har gjort detta i singelolyckor. Det är vanligast att äldre kvinnor skadas. Mer än 150 fotgängare per år skadas i singelolyckor framförallt på platser där mycket folk rör sig, till exempel på gågatan och i stadsdelscentra. Insatser för att minska antalet skadade fotgängare i singelolyckor är viktiga i det kommande trafiksäkerhetsarbetet.

Den näst vanligaste skadeorsaken är singelolyckor bland cyklister där drygt 100 cyklister per år skadats. Många singelolyckor inträffar under vår och sommar då många cyklar. Jämfört med övriga Sverige använder bara hälften så många vuxna Malmöcyklister hjälm, 5 % mot 10 % i övriga Sverige. Antalet cyklister ökar och risken finns att antalet skadade också blir fler om inte insatser görs för att öka trafiksäkerheten.

Många trafikanter skadas i kollisionsoolyckor som inträffar på huvudgator i Malmö och då särskilt på huvudgator med fyra körfält. Särskilt utsatta är fotgängare och cyklister men även många bilister skadas i dessa trafikmiljöer. Mer än 40 %, eller drygt 50 stycken, av alla fotgängare som skadats i kollisionsoolyckor har skadats utmed det 4-fältiga huvudgatanätet.

Ett växande problem är antalet skadade mopedister. Särskilt är det ungdomar i åldern 15-17 år som drabbas. Mopedförsäljningen har ökat de senaste åren och bedömningen är att försäljningen av mopeder fortsatt kommer att ligga på en hög nivå.

Många trafikanter skadas i de tre innerstadsdelarna Centrum, Västra Innerstaden och Södra Innerstaden. Omkring 50 % av alla skadade trafikanter har skadats i trafikolyckor som inträffat i dessa tre stadsdelar.

Malmös ökande befolkning och den ökande trafiken kan innebära att ännu fler skadas i trafikolyckor i Malmö om inte insatser görs.

Av alla fordonsförare som omkommer i trafikolyckor i Sverige är 20 % alkohol- eller drogpåverkade. Uppgifter från bland annat nationella undersökningar tyder på att antalet som kör alkoholpåverkade ökar. Malmö har nära till kontinentens billigare utbud av alkohol vilket ytterligare ökar risken för att antalet alkohol- eller drogpåverkade bilförare ökar.

Uppskattningar visar att enbart de svårt trafikskadade varje år kostar

Malmö stad omkring 22 miljoner kronor. Ett lyckat skadeförebyggande arbete kan alltså ge positiva effekter på den kommunala ekonomin.

I denna första del av Trafiksäkerhetsprogrammet har flera viktiga insatsområden pekats ut. Dessa ska ligga till grund för det kommande arbetet med åtgärder i Trafiksäkerhetsprogrammets kommande andra del. Åtgärdsområden som kan bli aktuella är: Skadade fotgängare i singelolyckor, trafiksäkerhet på huvudgator, skadade cyklister i singelolyckor, äldres trafiksäkerhet, skadade busspassagerare, barns säkerhet vid skolor, samhällsplanering, alkohol och droger, skadade mopedister och cykelhjälmansvändning.

De flesta som skadas i Malmötrafiken är fotgängare och cyklister. Dessa utgör omkring 80 % av alla trafikskadade.



Använda begrepp

Nollvisionen

Nollvisionen, som beslutades i Riksdagen 1997, innebär att ingen ska dödas eller skadas svårt i trafiken. Nollvisionen innebär att vägar och fordon måste utformas så att misstag inte leder till dödsfall eller svåra skador.

STRADA

Strada är ett nationellt register och en gemensam databas för både polis- och sjukhusregistrerade olyckor och skadade på vägar och gator. Strada betyder Swedish Traffic Accident Data Acquisition, vilket på svenska ungefär betyder Svenska Trafikolycksdatabasen. Strada har varit i drift sedan 1998 i Skåne.

Uppgifterna om trafikskadade som är sammanställda i denna första del av Trafiksäkerhetsprogrammet kommer från sjukhusregistrerade trafikskadade i STRADA under åren 1999 – 2002.

Trafikolyckor och trafikskadade

En trafikolycka kan leda till att flera trafikanter skadas. I trafiksäkerhetsprogrammet redovisas enbart sjukhusrapporterade trafikskadade med **måttliga eller svåra trafikskador** eller med skador som lett till **dödsfall**.

ISS-graderingen

ISS är ett sätt att gradera skadans allvarlighetsgrad som används av sjukhusen. Ju högre värde på ISS desto allvarligare skada.

Olika typer av skador

Lätt skada (ISS 1-3)

Lätt skada kan innebära mjukdelsskador som kräver ingen eller begränsad rehabilitering. Lätt skada är inte skador på skelett eller huvud.

Måttlig skada (ISS 4-8)

Måttlig skada kan innebära större mjukdelsskador och skelettskador som kräver viss rehabilitering oftast med kortare sjukskrivning.

Svår skada (ISS 9-)

Svår skada kan innebära flera och svåra skelettskador som kräver lång och omfattande rehabilitering.

Dödsfall

Person som avlidit inom 30 dagar efter trafikolycka som en direkt eller indirekt följd av olyckan.

Gator i Malmö

Gator har olika funktion och olika mycket trafik och gatans betydelse återspeglar sig också oftast i dess utformning. I Trafiksäkerhetsprogrammet har följande indelning av gatorna i Malmö gjorts:

Motorväg: Högklassig infart/genomfart med planskilda korsningar. Gång-, cykel- eller mopedtrafik är förbjuden.

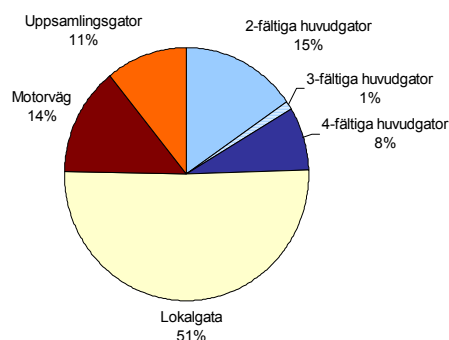
4-fältig huvudgata: Huvudgata med två körfält i varje riktning. Gång-, cykel- eller mopedtrafik förekommer.

3-fältig huvudgata: Huvudgata med breda körfält. Gång-, cykel- eller mopedtrafik förekommer.

2-fältig huvudgata: Huvudgata med ett körfält i varje riktning. Gång-, cykel- eller mopedtrafik förekommer.

Uppsamlingsgata: Gata som samlar upp trafiken från mindre lokalgator.

Lokalgata: Mindre gata till eller från fastigheter.



Figur 1: Procentuell fördelning av gatulängden per gatutyp



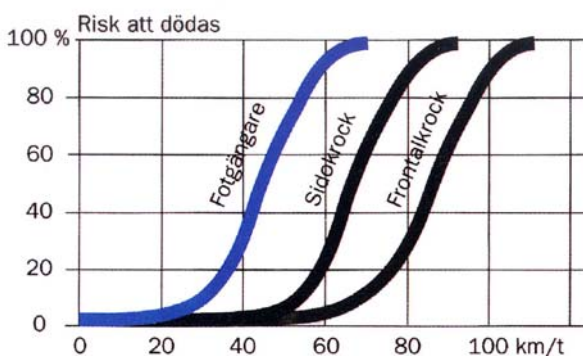
Biltrafikens hastighet är den helt avgörande faktorn för om en olycka inträffar eller hur allvarlig den blir. En minskning av fordonens medelhastighet med 10 % ger en minskning av dödsolyckorna med 50 % och en minskning av personskadeolyckorna med 30 %.

Viktiga trafik-säkerhetsfaktorer

Hastighetens betydelse för trafiksäkerheten

Fordonstrafikens hastighet är den helt avgörande faktorn för om en olycka inträffar eller hur allvarlig den blir. En minskning av fordonens medelhastighet med 10 % ger en minskning av dödsolyckorna med 50 % och en minskning av personskadeolyckorna med 30 %.¹

Enligt nollvisionen ska människans förmåga att klara ett yttre krockvåld vara normgivande för utformningen av bland annat gator och vägar. En fotgängare överlever i stort sett en kollision med en bil i ca 30 km/tim. Men om kollisionshastigheten är ca 50 km/tim ökar dödsrisken dramatiskt: från ca 10% vid 30 km/tim till omkring 80 % vid 50 km/tim, se Figur 2. Därför är 50 km/tim inte en lämplig hastighet på de platser där gående eller cyklister riskerar att kollidera med biltrafik. En låg hastighet är därför särskilt viktig för att skapa en trafiksäker miljö för oskyddade trafikanter som fotgängare eller cyklister.



Figur 2: Krockvåldskurvan.²

¹ Trafikkontoret, Göteborgs stad.

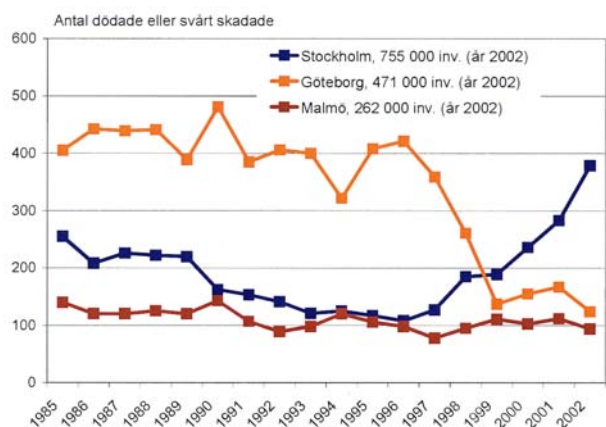
² Lugna gatan.

För att åstadkomma en sänkning av hastigheten till 30 km/tim krävs oftast någon form av farthinder. Det kan vara exempelvis gupp, busskuddar, sidoförskjutningar, avsmalningar, cirkulationsplatser eller upphöjda korsningar.

Exemplet Göteborg

Göteborg har under de senaste tio åren lyckats minska antalet dödade och svårt skadade drastiskt. Under 1980- och början av 1990-talet var antalet dödade och svårt skadade, sett till folkmängden, 3-4 gånger fler än i Stockholm och Malmö. Idag är situationen nästan den omvända, Göteborg har nästan dubbelt så hög trafiksäkerhet som Malmö och Stockholm, se Figur 3.

Sedan andra halvan av 1990-talet har Göteborg satsat på att med hjälp av fysiska åtgärder dämpa motorfordonens hastighet i områden och på platser där fotgängare och cyklister finns samt att med olika åtgärder minska biltrafiken eller skilja biltrafik och oskyddade trafikanter åt. Enligt studier har dessa åtgärder svarat för ungefär $\frac{3}{4}$ av minskningen av antalet omkomna och svårt skadade.



Figur 3: Jämförelse antal döda och svårt skadade i Göteborg, Stockholm och Malmö.³

³ VTI, Väg- och transportforskningsinstitutet, rapport 503

Under vintern upptar snubbel- och halkolyckor ca 60 % av all vårddtid som orsakas av trafikolyckor.



Drift och underhåll viktigt

Drift och underhåll är viktigt för att skapa en säker och trygg trafikmiljö för stadens trafikanter. I trafiken är fallolyckor när man skadas efter att man snubblat eller halkat den vanligaste skadeorsaken bland fotgängare och cyklister. Särskilt utsatta är äldre trafikanter. Fallskador bland äldre är idag ett av de största folkhälsoproblemen. Antalet äldre som fått höftfrakturer har fördubblats de senaste decennierna. Ju äldre man blir desto större är risken att skadas. Detta beror bland annat på att äldre människor får svårare att röra sig och blir skörare med ökad ålder.

Fall- och halkolyckorna inträffar främst vintertid, ofta till följd av halt väglag. Fotgängare som skadats i fallolyckor anger också själva att en vanlig orsak till olyckan är dålig halkbekämpning men även ojämnheter och hål i beläggningen uppges som vanliga brister i trafikmiljön.⁴ Under vintern upptar snubbel- och halkolyckor ca 60 % av all vårddtid som orsakas av trafikolyckor. En ständigt åldrande befolkning gör att dessa problem sannolikt kommer att öka om ingenting görs.

Många singelolyckor leder till svåra skador och längre kvarstående besvär. Nedsatt rörlighet är vanligast. Kollisionsolyckor ger faktiskt inte svårare skador än fallolyckor utan fallolyckorna ger till och med en något högre andel kvarstående besvär. En förklaring är att många äldre drabbas av fallolyckor.⁵

Bilbälte och cykelhjälm minskar skadorna

Bilbälte och cykelhjälm är viktiga för att minska skadornas svårighetsgrad. Cykelhjälm är lika viktig för cyklisten som bilbältet för bilisten. Hälften av de cyklister som omkommer på grund av skallskada skulle ha överlevt om de använt cykelhjälm. Skallskador är betydligt vanligare bland cyklister än bland andra oskyddade trafikanter på två hjul; mopedister och motorcyklister. Förklaringen är att hjälmanvändningen är betydligt lägre bland cyklister. Ungefär 10 % av alla cyklister i Sverige använder cykelhjälm, men i Malmö är det ännu färre som använder cykelhjälm.

Undersökningar visar att 85 % av alla bilister i tätort använder bilbälte i framsätet och 65 % i baksätet. Trots att de flesta använder bilbälte så är ungefär hälften av de som omkommer obältade. Risken att skadas allvarligt ökar alltså markant om man inte använder bilbälte.

Alkohol och trafik

Alkohol påverkar människan på många sätt:

- Mörkerseendet försämras redan vid 0,1 promille.
- Ögonens koordinationsförmåga minskar
- Förmågan att bedöma avstånd blir sämre
- Risken för dubbelseende ökar
- Reaktionsförmågan blir långsammare
- Koordinationsförmågan försämras
- Uppmärksamheten blir sämre - ”tunnelseende”
- Tröttheten ökar
- Kritiska situationer blir svårare att hantera

Varje dag kör i genomsnitt 14 400 personer alkohol- eller drogpåverkade i Sverige. Av de förare som dödas i trafikolyckor är cirka 20 % alkoholpåverkade. Hälften av de förare som dödas i singelolyckor är alkoholpåverkade.

År 1996 var alkoholkonsumtionen 8,0 liter ren alkohol per person (över 15 år) och år. År 2004 har konsumtionen ökat med 33 % till 10,6 liter ren alkohol per person och år. En ökning av alkoholkonsumtionen totalt i Sverige innebär också att antalet alkoholpåverkade i trafiken ökar. En ökning av alkoholkonsumtionen med 1 liter ren alkohol per person och år leder till 11 % mer rattfylleri och 8 % fler dödsolyckor.⁶

⁴ Modén och Bemtman, En tvåårsuppföljning av trafikskadade.

⁵ Modén och Bemtman.

⁶ Vägverket, www.vv.se 2004-10-14

Under åren 1999 - 2002 har 1 862 förare eller passagerare i motorfordon, 1 472 cyklister, 1 869 fotgängare och 365 mopedister eller motorcyklister registrerats på sjukhus i Malmö som trafikskadade.

Skadeanalys

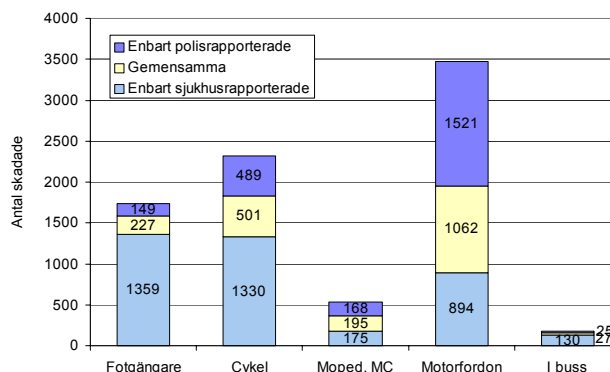
Inom sjukvården och polisen i Malmö har under 1999-2002 över 8000 personer registrerats som skadade i trafikolyckor i Malmö, alltså omkring 2 000 personer per år. En fördelning av sjukhus- och polisrapporterade skadade visas i Figur 4.

Lätta, måttliga och svåra sjukhusrapporterade skador

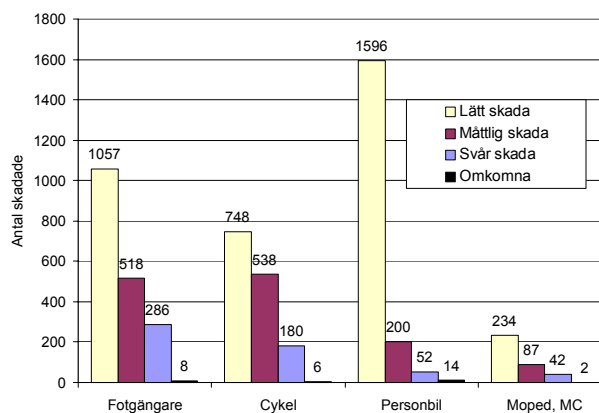
Under de fyra åren har 1 862 förare eller passagerare i motorfordon, 1 472 cyklister, 1 869 fotgängare och 365 mopedister eller motorcyklister registrerats på sjukhus i Malmö som trafikskadade, se Figur 5. Polisen har ett annat sätt att bedöma skadans omfattning med indelningen lindrig eller svår skada. Eftersom bedömningen hos polisen och sjukvården inte är jämförbara så har enbart sjukvårdens registrerade trafikskadade tagits med i Figur 5.

Nollvisionens målsättning är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. I det fortsatta programmet studeras därför enbart trafikskadade med måttliga eller svåra trafikskador eller dödsfall. Trafikskadade med lätta skador är inte med i trafiksäkerhetsprogrammet.

I trafiksäkerhetsprogrammet använder vi enbart sjukhusregistrerade skadade. Sjukhusmaterialet har dock kompletterats med polisrapporterade dödsfall eftersom dessa oftast inte behandlas på sjukhuset och därför saknas i sjukhusregistreringen.



Figur 4: Polis- och/eller sjukhusregistrerade trafikskadade under åren 1999-2002.

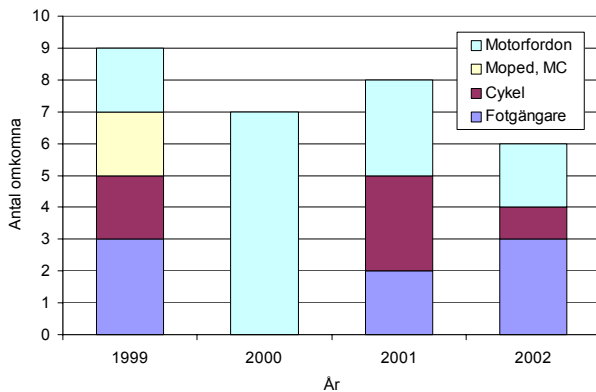


Figur 5: Enbart sjukhusregistrerade trafikskadade under åren 1999-2002 fördelade på trafikantslag och skadans allvarighet.

Under åren 1999 – 2002 har 30 personer omkommit i trafikolyckor i Malmö. Hälften av de omkomna är oskyddade trafikanter medan hälften färdats i ett motorfordon.

Dödsfall till följd av trafikolyckor

Under åren 1999-2002 har totalt 30 personer omkommit i trafikolyckor i Malmö, i genomsnitt 7 personer per år, se Figur 6. Ungefär hälften av alla omkomna har färdats i ett motorfordon, en fjärdedel av de omkomna är cyklister och en fjärdedel är fotgängare.



Figur 6: Omkomna under åren 1999-2002 per år uppdelat på trafikantslag.

Vad kostar trafikolyckor och trafikskador samhället?

Trafikskador innebär, förutom personligt lidande, också stora kostnader för individen och samhället. Uppskattningar av samhällets totala kostnad för trafikolyckor visar att en person som omkommer i en trafikolycka kostar samhället 17,5 miljoner kronor, en svårt trafikskadad kostar 3 miljoner kronor och en lindrigt trafikskadad kostar 175 000 kronor.⁷

Den totala samhällskostnaden för de trafikolyckor som inträffat i Malmö under fyraårsperioden 1999 - 2002 överskrider 5 miljarder kronor, alltså över en miljard kronor per år. Den största kostnaden står de svårt skadade för med totalt 3 miljarder kronor, lindrigt skadade står för totalt 1,6 miljarder kronor och de omkomna står för totalt 525 miljoner kronor.

Trafikolyckor påverkar också den kommunala ekonomin. Uppskattningar visar att omkring 145 000 kronor per svårt skadad drabbar den kommunala ekonomin för bland annat räddningstjänstens insatser, kommunal vård och omsorg samt minskade skatteintäkter.⁸ Den kostnad som de svårt skadade ger upphov till presenteras under varje avsnitt. Om alla trafikolyckor med svåra personskador i Malmö skulle kunna förhindras skulle kommunen kunna spara över 20 miljoner kronor per år.

⁷ SIKA rapport 2002:4. Den samhällsekonomiska bedömningen grundar sig på polisrapporterade olyckor.

⁸ Kommunalekonomiska konsekvenser till följd av trafikolyckor – en åttaårsuppföljning av långvariga trafikskador; Bertman m.fl. LTH



Det är vanligast att fotgängare skadas i singelolyckor. 8 av 10 skadade fotgängare har skadats i singelolyckor under åren 1999 – 2002. 2 av 10 fotgängare har skadats i kollisionsoolyckor.

Trafikantslag

Fotgängare

I Malmö är avstånden korta och det är nära till allt. Många väljer därför att röra sig som gående i staden, vilket också avspeglar sig i olycksstatistiken. Över fyra av tio som skadats i trafiken i Malmö är fotgängare.

Under åren 1999-2002 har 812 fotgängare, eller 40 % av alla skadade, skadats i trafikolyckor i Malmö, se Figur 7. Den vanligaste orsaken till att man skadas är att man ramlar. Drygt åtta av tio fotgängare, totalt 657 stycken, har skadats i singelolyckor. Omkring 20 % av fotgängarna, 155 stycken, har skadats i kollisionsoolyckor.

Singelolyckor

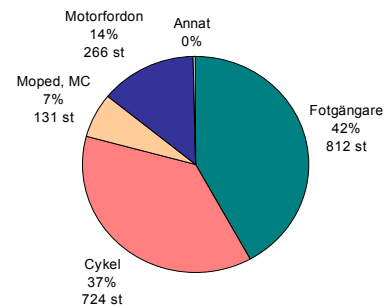
Vilka skadas?

Det är vanligast att äldre gående skadas i singelolyckor. Över 80 % av alla skadade i singelolyckor är kvinnor.

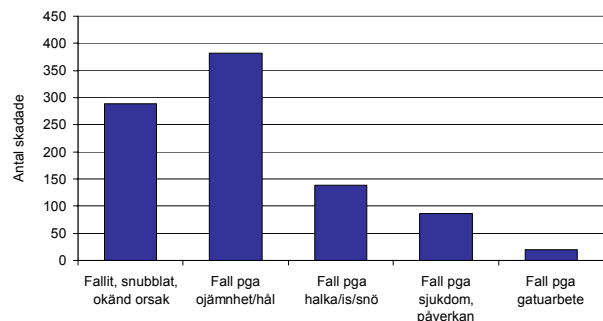
Var skadas man?

Där mycket folk rör sig inträffar också många snubbel- och fallolyckor: Detta kan vara i områden med många butiker och annan service, till exempel i Limhamns centrum, vid Mobilia, på Möllevången eller utmed gågatan i centrum.

Många gående snubblar eller faller på grund av ojämnheter i vägbanan eller på grund av snö, is eller halka, se Figur 8.



Figur 7: Antalet skadade trafikanter 1999-2002.



Figur 8: Skadade fotgängare i singelolyckor 1999-2002 fördelade på fallorsak.



Skaderisken på fyrfältiga gator är 2-4 gånger högre än på övriga huvudvägar räknat per kilometer. Drygt 40 % av alla kollisionsolyckor där fotgängare skadas inträffar på fyrfältiga huvudgator. Dessa gator utgör 8 % av den totala gatulängden.

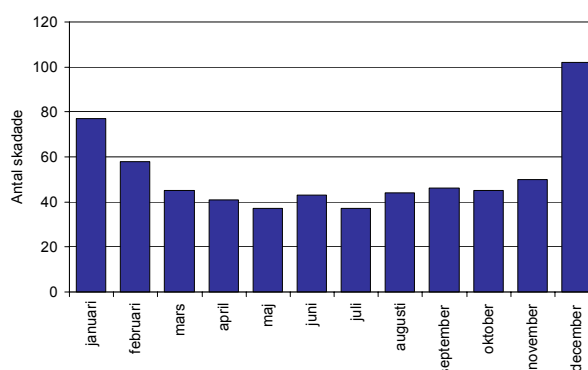


När skadas man?

Under december skadas dubbelt så många fotgängare som övriga månader men också i januari är det vanligt att skadas i singelolyckor, se Figur 9. Det stora antalet singelolyckor i dessa månader kan tyda på att antalet singelolyckor där halka är orsaken är stort. Detta kan dock inte direkt utläsas ur skadestatistiken eftersom antalet med okänd olycksorsak är stort.

Vad kostar fotgängares skador i singelolyckor?

De direkta kommunalekonomiska konsekvenserna av enbart svårt skadade fotgängare i singelolyckor uppgår till omkring 8 miljoner kronor per år. Läs mer om kostnadsbedömningen på sidan 9.



Figur 9: Antalet skadade fotgängare i singelolyckor under åren 1999-2002 fördelade över året.

Kollisionsolyckor

Under åren 1999-2002 skadades 155 fotgängare i kollisionsolyckor. Detta motsvarar nästan 20 % av alla skadade fotgängare. De flesta, nästan 80 %, skadas i kollision med personbilar.

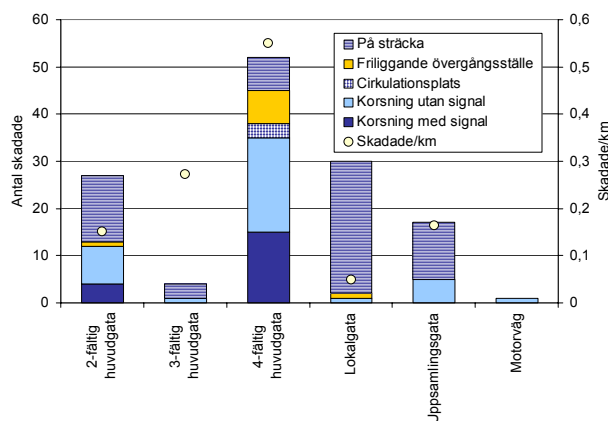
Vilka skadas?

Liksom vid singelolyckor så är det oftast äldre gående som skadas vid kollisionsolyckor, men även yngre drabbas. I de äldre åldersgrupperna är det framförallt kvinnor som skadas medan det i de yngre åldersgrupperna är män.

Var skadas man?

Ungefär två tredjedelar av alla kollisionsolyckor mellan fotgängare och fordon där fotgängaren blivit skadad inträffar på huvudgator. Totalt har 59 fotgängare skadats i kollisionsolyckor på fyrfältiga gator, d.v.s. drygt 10 per år. Skaderisken på fyrfältiga gator är 2-4 gånger högre än på övriga huvudgator räknat per kilometer, se Figur 10.

Flest fotgängare har skadats i kollisionsolyckor på Bergsgatan, totalt fem stycken. Andra gator där det under samma period skadats många fotgängare i kollisionsolyckor är Stadiongatan, Spårvägs-gatan och Linnégatan, se Figur 11 på nästa sida.



Figur 10: Skadade fotgängare i kollisionsolyckor 1999-2002 fördelat på gatutyp.



Både singel- och kollisionsolyckor är vanligare under vintermånaderna.

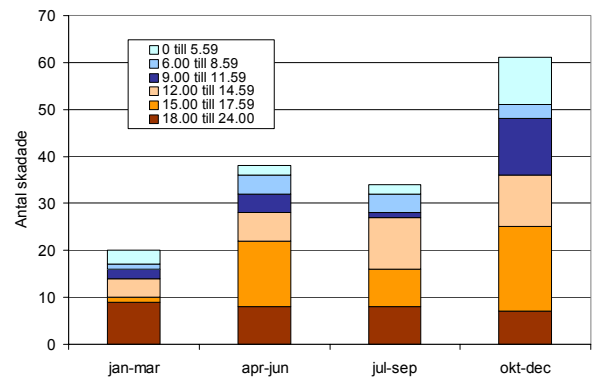


När skadas man?

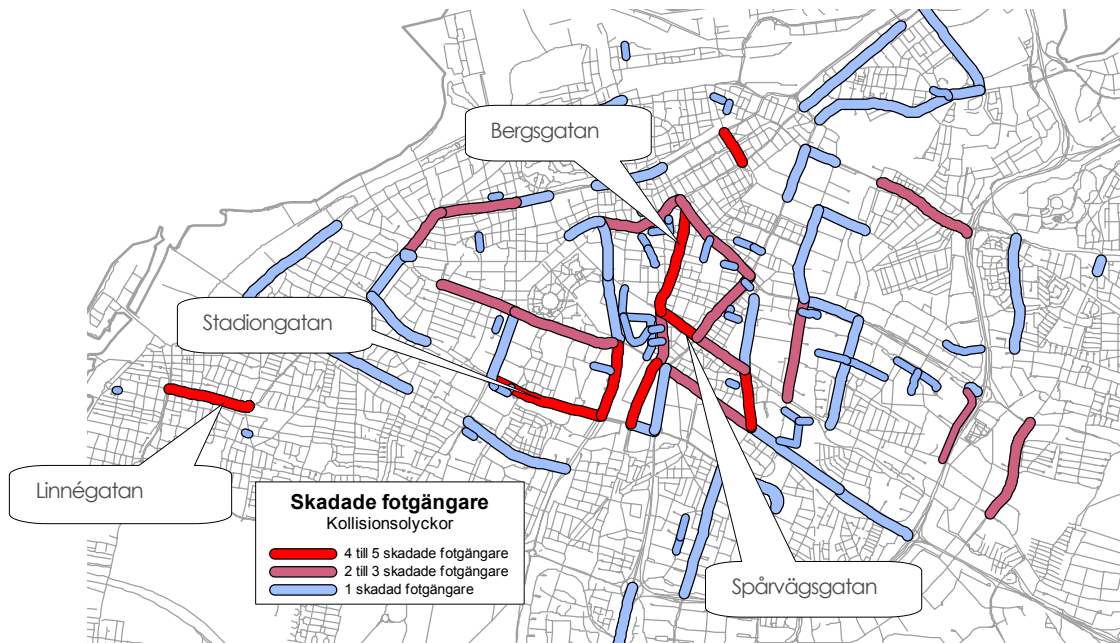
Många fotgängare skadas i kollisionsolyckor i oktober och november. I Figur 12 visas en fördelning av skadade per kvartal. Oavsett årstid skadas de flesta fotgängare i kollisionsolyckor som inträffar på eftermiddagen. Under vintermånaderna kan det ökade antalet trafikskadade bero på att man som fotgängare syns sämre i trafiken.

Vad kostar fotgängares skador i kollisionsolyckor?

De direkta kommunalekonomiska konsekvenserna av svårt skadade fotgängare i kollisionsolyckor uppgår till omkring 2,5 miljoner kronor per år. Läs mer om kostnadsbedömningen på sidan 9.



Figur 12: Antalet skadade fotgängare i kollisionsolyckor mellan 1999-2002 fördelade på kvartal och klockslag.



Figur 11: Skadade fotgängare i kollisionsolyckor 1999-2002 fördelat på gatusträcka eller korsning.



Sammanfattning

- Drygt 40 % av de skadade och dödade i Malmö under åren 1999-2002 är fotgängare. Under denna period har totalt 812 fotgängare skadats i trafikolyckor i Malmö.
- Drygt 80 %, 657 stycken, av fotgängarna skadas i singelolyckor och då framförallt äldre kvinnor.
- Många singelolyckor inträffar på allmänna platser och torg.
- Den vanligaste angivna orsaken till singelolyckor är ojämheter eller hål i gatan. Antalet singelolyckor med okänd orsak är emellertid stort.
- Många singelolyckor inträffar i december och januari vilket kan bero på halt väglag.
- Knappt 20 %, 155 stycken fotgängare skadas i kollisionsoolyckor med framförallt motorfordon. Av dessa kollisionsoolyckor inträffar 40 % på det 4-fältiga huvudgatunätet.
- Det är vanligast att kollisionsoolyckor som inträffar på huvudgatunätet sker i korsningar.
- Många kollisionsoolyckor inträffar i oktober och november.

De 10 korsningar där flest fotgängare skadats i kollisionsoolyckor

Linnégatan/Kalkbrottsgatan
Barkgatan/Bergsgatan
Ystadvägen/Heleneholmsstigen
Lantmannagatan/Lönngatan
Södra Förstadsgatan/Carl Gustafs väg
S Grängesbergsgatan/Ystadvägen
Triangeln/Rådmansgatan
Osbygatan/Ystadsgatan
Friisgatan/Södra Förstadsgatan
Baltzarsgatan/Djåknegatan

Insatsområden

Insatsområde	Trend	Målsättning	Exempel på åtgärdsområde	Mått
Singelolyckor på torg och allmänna platser		Att på utsatta områden genomföra åtgärder som minskar risken för att skadas i singelolyckor. Att särskilt öka trafiksäkerheten för utsatta grupper.	Underhållsåtgärder. Planering vid ny- och ombyggnad. Information och attitydpåverkande insatser till utsatta grupper.	Antal skadade fotgängare i singelolyckor.
Kollisionsoolyckor på huvudgator		Att öka trafiksäkerheten på särskilt skadedrabbade platser. Att öka synbarheten för fotgängare. Att särskilt öka trafiksäkerheten för utsatta grupper.	Trafiksäkerhet på övergångsställen. Reflexanvändning. Information och attitydpåverkande insatser.	Antal reflexanvändare. Antal skadade fotgängare i kollisionsoolyckor. Antal ombyggda övergångsställen.

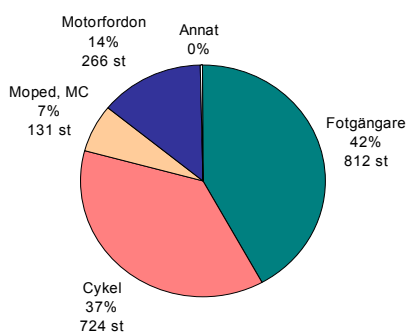


Totalt har Malmö idag cirka 39 mil cykelvägar och över 20 % av det totala resandet av personer över 18 år görs idag med cykel. Trenden är att fler och fler kommer att välja cykeln som färdmedel i Malmö i framtiden.

Cyklister

Malmö är en bra cykelstad, platt och med korta avstånd. Många väljer också cykeln, undersökningar har visat att omkring 20 % av alla resor av personer över 18 år sker med cykel.

Under åren 1999-2002 har totalt 724 cyklister skadats i trafikolyckor i Malmö. Cyklisterna står för knappt 40 % av alla trafikskadade under dessa år, se Figur 13. Omkring 60 %, eller 436 stycken, har skadats i singelolyckor medan 40 %, eller 288 stycken, har skadats i kollisionolyckor med främst motorfordon.



Figur 13: Antalet skadade trafikanter mellan 1999-2002.

Singelolyckor

Vilka skadas?

Lika många kvinnor som män skadas i singelolyckor och de flesta är i åldern 25-64 år.

Var skadas man?

Det är lika vanligt att skadas i singelolyckor på lokalgator, 4-fältiga huvudgator som på gång- och cykelvägar.

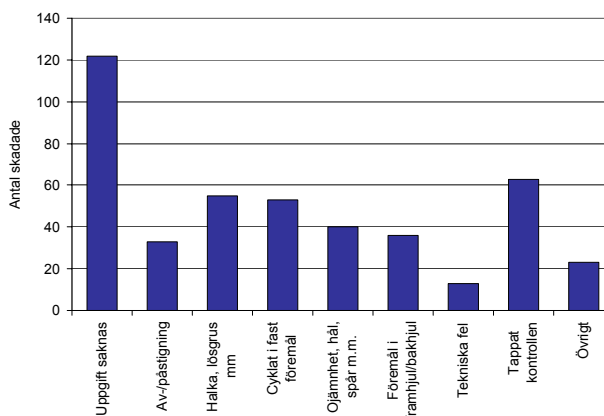
Många cyklister skadas i singelolyckor efter att ha tappat kontrollen över cykeln, genom att man cyklat på ojämnheter eller fasta föremål, hål eller spår men orsaken kan också vara halka eller lösgrus, se Figur 14. Många av singelolyckorna har det inte gått att bestämma någon orsak till.

När skadas man?

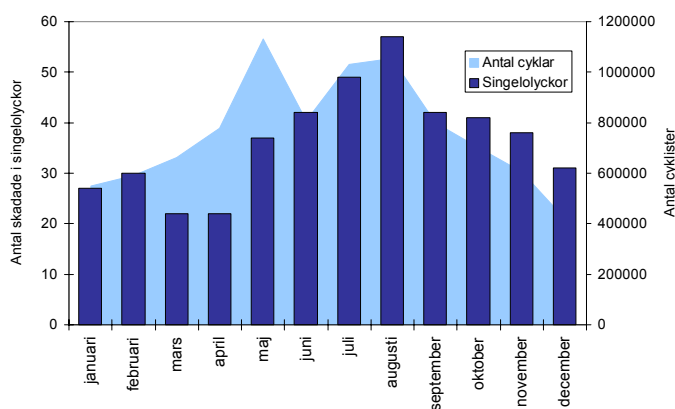
De flesta cyklister skadas i singelolyckor som inträffar under sommarmånaderna, se Figur 15. Under dessa månader är också antalet cyklister som störst.

Vad kostar cyklisters skador i singelolyckor?

De direkta kommunalekonomiska konsekvenserna av svårt skadade cyklister efter singelolyckor uppgår till drygt 4 miljoner kronor per år. Läs mer om kostnadsbedömningen på sidan 9.



Figur 14: Skadade cyklister i singelolyckor mellan åren 1999-2002 fördelade på olycksorsak.



Figur 15: Antalet skadade cyklister i singelolyckor 1999-2002 fördelat över året tillsammans med antalet cyklar i en utvald representativ korsning.



Ungefär 5 % av alla cyklar över 18 år använder cykelhjälm i Malmö. Detta är ungefär hälften så många som genomsnittet för övriga Sverige.



Kollisionsolyckor

Vilka skadas?

Många skadade cyklar är mellan 25-64 år, en grupp som i stor utsträckning använder cykel för arbetsresor. I förhållande till befolkningsandelen är det lika vanligt att skadas i kollisionsolyckor inom alla åldersgrupper.

Var skadas man?

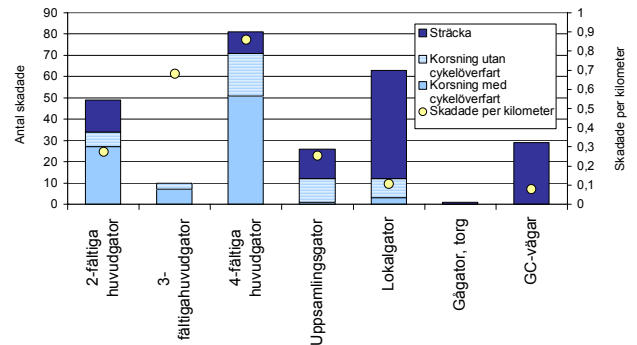
Hälften av alla cyklar skadas i kollisioner i korsningar. Det är vanligast att skadas i korsningar på det 4-fältiga huvudgatanätet, se Figur 17. En del cyklar skadas i kollisioner på huvudgatusträckor, främst på 4-fältiga gator. Korsningar som är särskilt utsatta visas i Figur 16.

När skadas man?

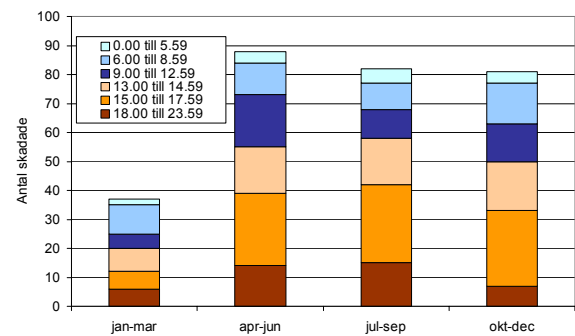
Under vintern är antalet kollisionsolyckor lågt men ökar under våren- och sommaren, vilket kan bero på att fler cyklar då. De flesta cyklar skadas i kollisionsolyckor som inträffar på eftermiddagen, se Figur 18.

Vad kostar cyklisters skador i kollisionsolyckor?

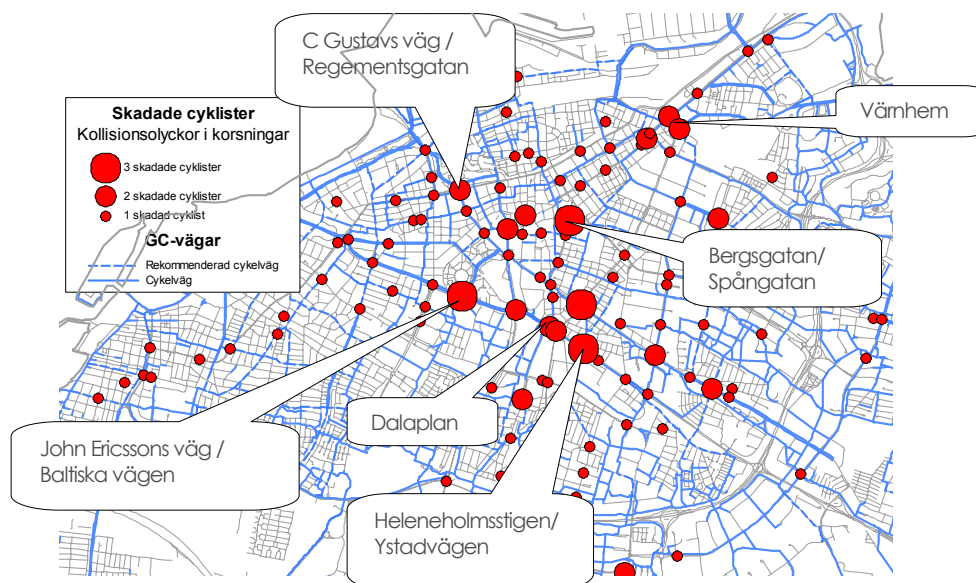
De direkta kommunalekonomiska konsekvenserna av svårt skadade cyklar efter kollisionsolyckor uppgår till ungefär 3 miljoner kronor per år. Läs mer om kostnadsbedömningen på sidan 9.



Figur 17: Skadade cyklar i kollisionsolyckor under åren 1999-2002 fördelade på olycksplats.



Figur 18: Skadade cyklar i kollisionsolyckor under åren 1999-2002 fördelade på kvartal och tid.



Figur 16: Antalet skadade cyklar i kollisionsolyckor.



Sammanfattning

- Nästan 40 % av alla skadade i Malmö är cyklister.
- 60 % av cyklisterna skadas i singelolyckor och 40 % skadas i kollisionsoolyckor.
- De flesta cyklister skadas i singelolyckor som inträffar på gång- och cykelvägar eller lokalgator. Många cyklister skadas under perioden maj-oktober.
- I förhållande till befolkningen är det lika vanligt i alla åldersgrupper att skadas i singelolyckor, men det största antalet skadade i singelolyckor finns i åldersgruppen 25-64 år.
- De flesta kollisionsoolyckor där cyklister skadas inträffar i korsningar på huvudgatanätet.

De 10 korsningar där flest cyklister skadats i kollisionsoolyckor:

Bergsgatan/Ystadsgatan
Dalaplan
Ystadvägen/Heleneholmsstigen
Spångatan/Bergsgatan
Rådmansgatan/Triangeln
Lundavägen/Hornsgatan
Föreningsgatan/Värnhemstorget/Grangatan
Lindängsvägen/Gånglåtsvägen
Baltiska vägen/John Ericssons väg

Insatsområden

Insatsområde	Trend	Målsättning	Exempel på åtgärdsområde	Mått
Singelolyckor på gång- och cykelvägar, gång- och cykelöverfarter och lokalgator.	↗	Att öka antalet cyklister som använder hjälm. Att på utsatta platser genomföra åtgärder som minskar risken för att skadas i singelolyckor.	Underhålls- och utformningsåtgärder. Planering vid ny- och ombyggnad. Information och attitydpåverkande insatser till utsatta grupper framförallt avseende cykelhjälm, belysning, tekniskt underhåll och lastning.	Antalet hjälmanvändare. Antalet skadade cyklister i singelolyckor.
Kollisionsoolyckor på korsningar med huvudvägar samt gång- och cykelvägar.	↗	Att öka trafiksäkerheten på särskilt skadedrabbade platser fram till 2010. Att öka cyklisters synbarhet. Att särskilt öka trafiksäkerheten för utsatta grupper. Att öka cyklister kunskap och efterlevnad av trafikregler.	Utförning av cykelöverfarter i trafiksignaler och på 4-fältiga huvudgator. Information och attitydpåverkande insatser.	Antalet hjälmanvändare. Antalet cyklister som använder belysning. Antalet skadade cyklister i kollisionsoolyckor. Antalet cyklister som efterlever trafikregler.

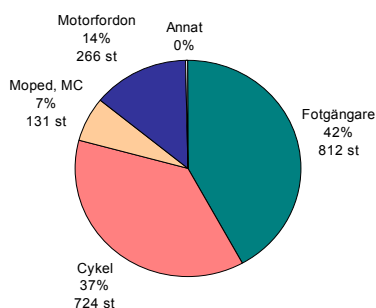


Det finns två mopedklasser som är EU-godkända, klass 1 som har en maxhastighet på 45 km/tim och som inte får framföras på cykelvägar och klass 2 som har en maxhastighet på 25 km/tim och som får framföras på cykelvägar. Moped klass 1 kräver förarbevis och förarutbildning.



Mopedister och motorcyklister

Under de senaste fem-sex åren har nyförsäljningen av mopeder i stort sett fyrdubblats. Enligt mopedbranschens riksförbund kommer troligen mopedförsäljningen under de kommande åren att hålla sig kvar på denna höga nivå.



Figur 19: Antalet skadade trafikanter mellan 1999-2002.

Den ökande mopedförsäljningen återspeglar sig också i olycksstatistiken där antalet skadade mopeder i mopedolyckor ökat markant. Ungefär 7 %, eller 131 stycken, av alla skadade har skadats i olyckor på moped eller motorcykel, se Figur 19.

Vilka skadas?

Bland mopeder är de flesta skadade i åldern 15 – 17 år medan det bland motorcyklister skadas flest i åldersgruppen 25-44 år. Nästan 90 % av de skadade i moped- och motorcykelolyckor är män.

Vad kostar mopedisters och motorcyklisters skador i trafikolyckor?

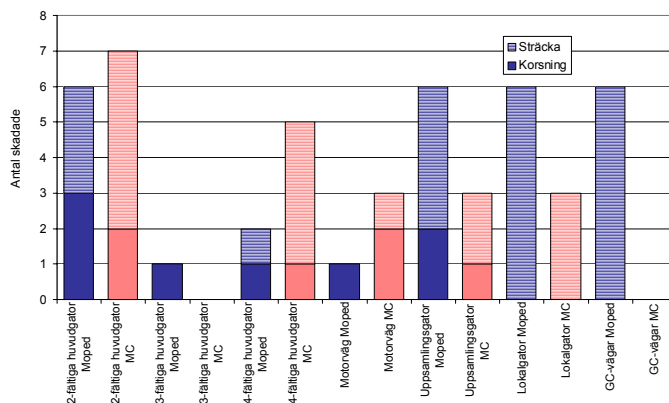
De direkta kommunalekonomiska konsekvenserna av svårt skadade mopeder eller motorcyklister efter trafikolyckor uppgår till ungefär 1,5 miljoner kronor per år. Läs mer om kostnadsbedömningen på sidan 9.

Singelolyckor

Det är framförallt antalet skadade mopeder i singelolyckor som ökar och dessa utgör ungefär hälften av alla trafikolyckor med mopeder. För motorcyklister utgör antalet skadade i singelolyckor knappt 60 %.

Var skadas man?

Det är lika vanligt att mopeder skadas i singelolyckor på gång- och cykelvägar, lokalgator, uppsamlingsgator som på 2-fältiga huvudgator. De flesta mc-förare skadas i singelolyckor som inträffar på huvudgatanätet i Malmö, till exempel på 2- och 4-fältiga huvudgator samt motorvägar. De flesta motorcyklister skadas i singelolyckor som inträffar på sträcka, se Figur 20.



Figur 20: Skadade motorcyklister och mopeder i singelolyckor under åren 1999-2002 fördelat på olycksplats.



Det är vanligast att man skadas i mopedolyckor i åldern 15-17 år och i motorcykelolyckor i åldern 25-44 år.



Kollisionsolyckor

Var skadas man?

Kollisionsolyckor där mopedister skadas är spridda över de olika gatutyperna i Malmö. Ungefär lika många mopedister har skadats på 2- och 4-fältiga huvudgator och lokalgator som på gång- och cykelvägar. De allra flesta kollisioner sker med personbilar, men en del mopedister skadar sig också i kollisioner med andra mopedister eller cyklister.

Antalet motorcyklister som har skadats i kollisionsolyckor är få, men de som skadats i kollisionsolyckor har framförallt gjort det i korsningar på 2- eller 4-fältiga huvudgator. De flesta motorcyklister skadar sig i kollisioner med personbilar.

Sammanfattning

- Ungefär 7 %, eller 131 stycken, av alla måttligt eller svårt skadade under åren 1999-2002 har skadats i moped- eller mc-olyckor i Malmö.
- Ungefär hälften av de skadade i moped- och mc-olyckor skadas i kollisionsolyckor och ungefär hälften i singelolyckor.
- Åldersgruppen 15-17 år skadas oftast som mopedister. Åldersgruppen 25-44 år skadas oftast på motorcykel.
- Mopedister skadas i singelolyckor mest på lokal- och uppsamlingsgator samt på gång- och cykelvägar. Mc-förare skadas framförallt i singelolyckor på 2- och 4-fältiga huvudgator.
- Många mopedister skadas i kollisionsolyckor vid korsande av huvudgator samt på gång- och cykelvägar och lokalgator.
- Ungefär 90% av de skadade i moped- eller motorcykelolyckor är män.

Insatsområden

Insatsområde	Trend	Målsättning	Exempel på åtgärdsområde	Mått
Mopedolyckor - skadade personer i åldern 15 - 17 år	↗	Att öka trafiksäkerheten bland mopedtrafikanter.	Utbildning och information genom bland annat skola. Information till föräldrar och samarbete mellan väghållare, mopedförsäljare, försäkringsbolag om trimning och skyddsutrustning.	Hastigheter. Antalet skadade mopedister i trafikolyckor.
Motorcykelolyckor - skadade personer i åldern 25 - 44 år	→	Att öka trafiksäkerheten bland motorcykeltrafikanter .	Information och attityd- och beteendepåverkan till åldersgruppen 25-44 år avseende hastigheter och skyddsutrustning.	Hastigheter. Antalet skadade motorcyklister i trafikolyckor.



Bedömningar visar att biltrafiken kan komma att öka på de stora infartsvägarna i Malmö fram till 2015. Många nyexploateringar sker i sydvästra Malmö vilket innebär att trafiken kan öka på Mariedalsvägen, Pildammsvägen och Trelleborgsvägen.



Motorfordon

Skadade i olyckor med motorfordon utgör en tiondel av alla personskadeolyckor. Som bilist är man skyddad av sitt eget fordon och skadas därför inte lika svårt som gående eller cyklande gör.

Under åren 1999-2002 har totalt 266 trafikanter i motorfordon skadats i trafikolyckor i Malmö, se Figur 21. Huvuddelen har skadats i kollisionsoolyckor. Knappt 30 % av alla skadade i motorfordonsolyckor har skadats i singelolyckor. 49 personer eller 20 % av alla skadade i motorfordon har skadats som busspassagerare, läs mer om dessa på sidan 17.

Singelolyckor

Vilka skadas?

Det är framförallt ungdomar i tidig körkortsålder som skadas i singelolyckor. I förhållande till folkmängden har åldersgruppen 18 - 24 år tre gånger högre risk att skadas i en singelolycka jämfört med personer äldre än 25 år. Även personer i åldern 15 - 17 år har högre risk än andra grupper att skadas i singelolyckor i motorfordon jämfört med andra åldersgrupper, framförallt som passagerare.

Tre av fyra som skadas i singelolyckor är män.

Var skadas de flesta i singelolyckor?

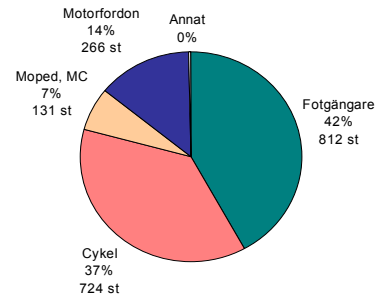
De flesta som skadas i singelolyckor gör det på 2-fältiga huvudgator, lokalgator, 4-fältiga huvudgator och motorvägar, se Figur 22.

När skadas de flesta i singelolyckor?

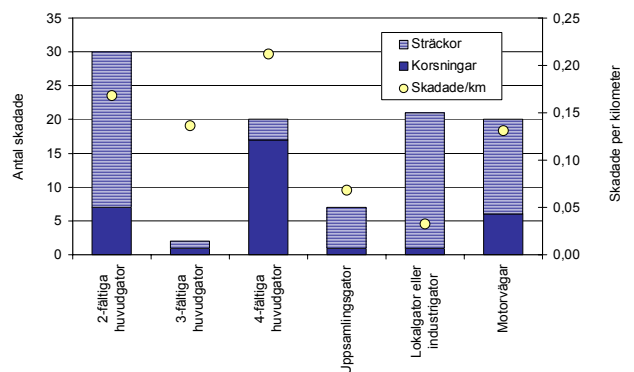
De flesta passagerare eller förare i motorfordon har skadats i singelolyckor som inträffat under höstmånaderna. Singelolyckor är utspridda över dygnets alla timmar, se Figur 23.

Vad kostar skador i singelolyckor?

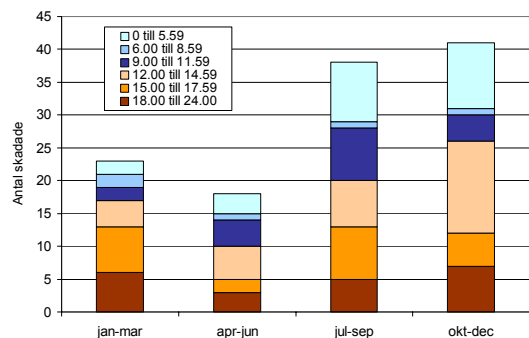
De direkta kommunalekonomiska konsekvenserna av svårt skadade trafikanter i motorfordon efter singelolyckor uppgår till knappt 1 miljon kronor per år. Läs mer på sidan 9.



Figur 21: Antalet skadade trafikanter mellan 1999-2002.



Figur 22: Måttligt eller svårt skadade trafikanter i singelolyckor i motorfordon fördelat på olycksplats.



Figur 23: Måttligt eller svårt skadade trafikanter i motorfordon i singelolyckor under åren 1999-2002 fördelade på kvartal och över dygn.



Trafikmätningar visar att motorfordons-
trafiken under en längre tid varit konstant i
de centrala delarna av Malmö medan
trafiken ökat på de yttre infartsvägarna.

Kollisionsolyckor

Vilka skadas?

Även när det gäller kollisionsolyckor är det ålders-
grupperna 18 - 24 år som har störst risk att skadas, men
skillnaden till andra åldersgrupper är inte lika stor som
vid singelolyckor. Två tredjedelar av dem som skadats i
kollisionsolyckor i motorfordon är män.

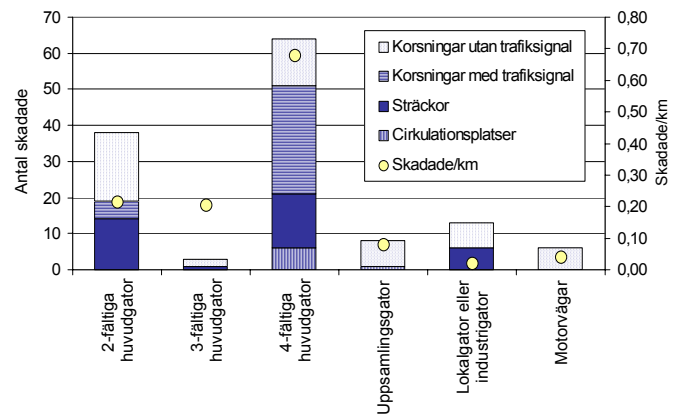
Över 80 % skadas efter kollisioner med andra
personbilar. Tyngre fordon som lastbilar och skåpbilar
är motpart i 13 % av alla kollisionsolyckor.

Var skadas de flesta i kollisionsolyckor?

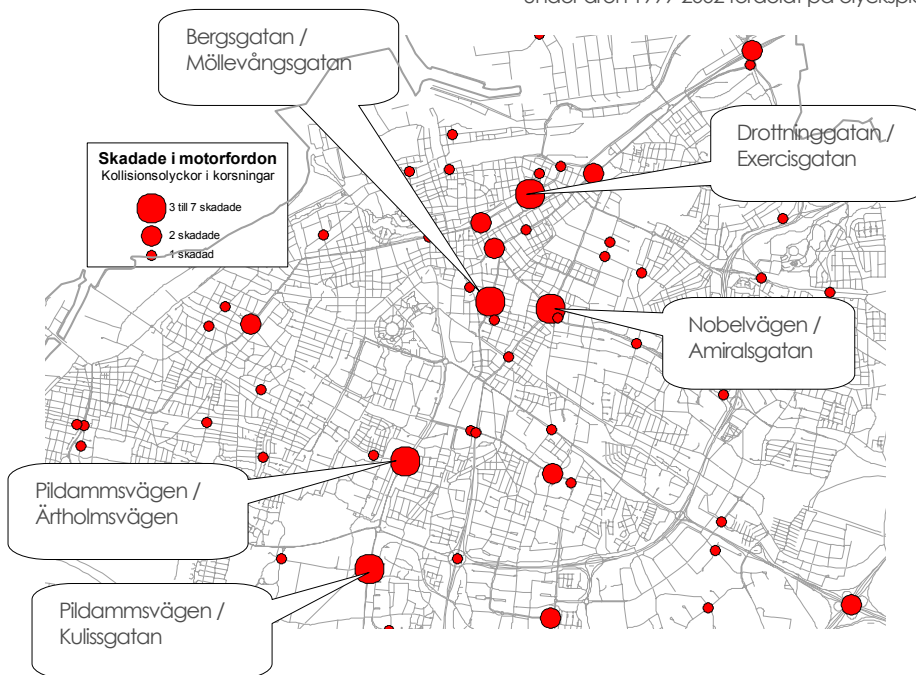
Knappt 80 % av alla som skadas i kollisionsolyckor gör
det på huvudgator i Malmö. Framförallt är det på 4-
fältiga huvudgator de allra flesta skadas och då oftast i
korsningar. Över 60 % av personskadeolyckorna på 4-
fältiga gator har inträffat i signalreglerade korsningar.

De flesta personskadeolyckorna inträffar i Malmös
centrala delar. De värst drabbade gatorna är
Amiralsgatan, Drottninggatan och Bergsgatan.

Några av de korsningar där det inträffat flera trafik-
olyckor med personskador är korsningen Drottning-
gatan/ Exercisgatan, Nobelvägen/ Amiralsgatan,
Bergsgatan/ Möllevångsgatan, Pildammsvägen/
Ärtholmsvägen samt Pildammsvägen/ Kulissgatan, se
Figur 24.



Figur 25: Skadade trafikanter i kollisionsolyckor i motorfordon under åren 1999-2002 fördelat på olycksplats.



Figur 24: Skadade trafikanter i motorfordon under åren 1999-2002 fördelat på korsning.

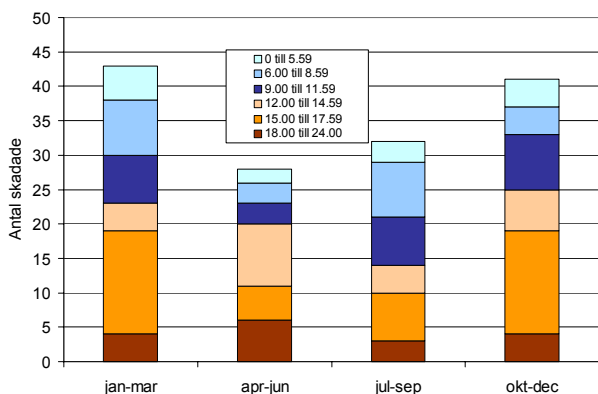


Bussresandet står för ungefär 10 % av alla resor som Malmöborna gör.



När skadas de flesta i kollisionsolyckor?

Många förare eller passagerare i motorfordon skadas i kollisionsolyckor under årets första och sista kvartal. Flera av kollisionsolyckorna där trafikanterna skadas inträffar på eftermiddagen eller kvällen, se Figur 26.



Figur 26: Skadade trafikanter i motorfordon mellan 1999-2002 fördelat per kvartal och tid.

Vad kostar skadorna i kollisionsolyckor?

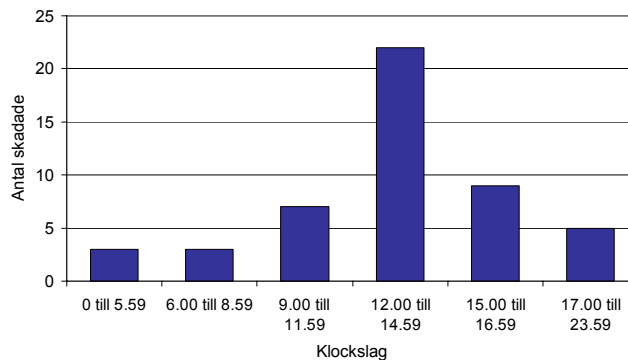
De direkta kommunalekonomiska konsekvenserna av svårt skadade trafikanter i motorfordon efter kollisionsolyckor uppgår till omkring 1 miljon kronor per år. Läs mer om kostnadsbedömningen på sidan 9.

Busspassagerare

Drygt 80 % av de som skadas inne i bussar gör det inom 100 meter från en busshållplats. Detta tyder på att många faller omkull vid accelerationer eller inbromsningar vid hållplatser. Framförallt är det äldre kvinnor över 75 år som skadas i denna typ av olycka.

De busshållplatser där det inträffat flest olyckor där busspassagerare skadats i bussen är Södervärn, Gustav Adolfs torg, Triangeln, Malmö centralstation samt vid Värnhem.

De flesta skadas mitt på dagen mellan klockan 12 och 15, se Figur 27. Detta kan bero på att många av de som färdas med buss dessa tider på dygnet är just äldre.



Figur 27: Skadade busspassagerare fördelat över dygnet.



Sammanfattning

- Skadade trafikanter i motorfordon utgör knappt 15 %, eller 266 personer, av alla skadade.
- De flesta som skadas i olyckor med motorfordon gör det i kollisionsolyckor. De flesta som skadas är i åldern 18-24 år.
- En tredjedel skadas i singelolyckor, framförallt personer i åldern 18-24 år. De flesta som skadas är män.
- Knappt 80 % av alla kollisionsolyckor inträffar på huvudgator i Malmö. De flesta skadas i kollisionsolyckor i korsningar och då framförallt vid signalreglerade korsningar.
- 49 personer, eller 20 % av alla skadade i motorfordon, har skadats som passagerare inne i bussar, de flesta nära en busshållplats. Vanligast är det att äldre kvinnor skadas och huvuddelen av dessa olyckor inträffar mitt på dagen, utanför rusningstid.

De 10 korsningar där flest passagerare eller förare i motorfordon skadats i kollisionsolyckor:

Bergsgatan / Möllevångsgatan
Drottninggatan/Exercisgatan
Amiralsgatan/Drottninggatan
Amiralsgatan/Föreningsgatan
Spillepengens trafikplats
Linnégatan/Mellanhedsgatan
Lundavägen/Hornsgatan
Nobelvägen/Amiralsgatan
Pildammsvägen/Ärtholmsvägen
Pildammsvägen/Kulissgatan

Insatsområden

Insatsområde	Trend	Målsättning	Exempel på åtgärdsområde	Mått
Singelolyckor	➔	Att minska risken att skadas i singelolyckor som förare eller passagerare i motorfordon.	Minska risken att skadas i singelolyckor på 4-fältiga gator. Informationsinsatser till bilförare framförallt i åldersgruppen 18-24 år, bland annat genom beteende- eller attitydpåverkande insatser om alkohol, hastigheter, skyddsutrustning.	Bilbältesanvändning. Hastigheter. Antal genomförda utandningsprov med drog- eller alkoholpåverkan. Antal skadade i singelolyckor.
Kollisionsolyckor, korsningar på huvudgator.	↗	Att åtgärda särskilt skadedrabbade platser.	Öka trafiksäkerheten särskilt på 2- och 4-fältiga huvudgator i Malmö. Insatser som syftar till att öka användningen av skyddsutrustning, minska antalet hastighetsöverträdelser, minskad drog- eller alkoholanvändning i samband med bilkörning.	Hastighet. Bilbältesanvändning. Rödljuskörning. Antal skadade trafikanter i motorfordon i kollisionsolyckor.
Skadade busspassagerare	↗	Att genomföra åtgärder som minskar risken att skadas i trafikolyckor i buss.	Öka säkerheten tillsammans med bla. Skånetrafiken avseende tidtabeller, upphandlingskrav, bussutförning och förarbeteende. Förbättra busshållplatsemas utformning.	Antalet skadade busstrafikanter. Frågeundersökningar bland busstrafikanter.



Särskilda grupper

Barn och ungdomar

Barn är barn, också i trafiken. Stadsmiljön innebär en trafiksituation som barn oftast inte kan bemästra själva.

Barn 0 - 17 år står för omkring 10 % av alla skadade i trafikolyckor i Malmö under åren 1999-2002. Omkring 20 % av Malmös befolkning består av barn under 18 år.

Vilka skadas?

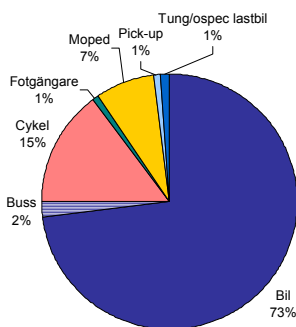
Äldre barn har ett större rörelsemönster än yngre och dubbelt så många barn och ungdomar över 11 år skadas jämfört med de yngre barnen. Totalt har 211 barn och ungdomar skadats i Malmö. Pojkar utgör 70 % av alla trafikskadade barn och ungdomar. Framförallt skadas man på cykel, se Figur 29.

Var skadas barn och ungdomar?

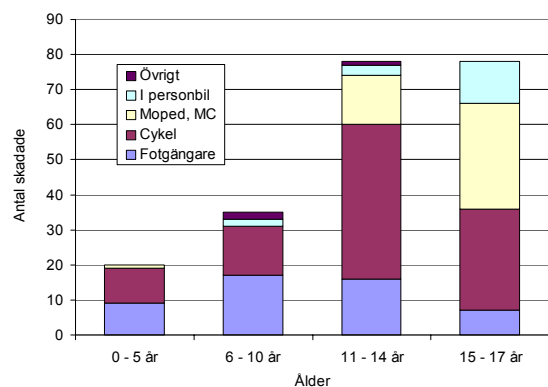
Det är lika vanligt att barn och ungdomar skadas i singel- som i kollisionsoolyckor.

I åldern 0 - 10 år så är det främst på lokalgator och uppsamlingsgator som de flesta barn skadas i kollisionsoolyckor, se Figur 30. I åldern 11 - 17 år skadas de flesta i kollisionsoolyckor på huvudgator. Framförallt skadas man i kollisioner med personbilar, se Figur 28.

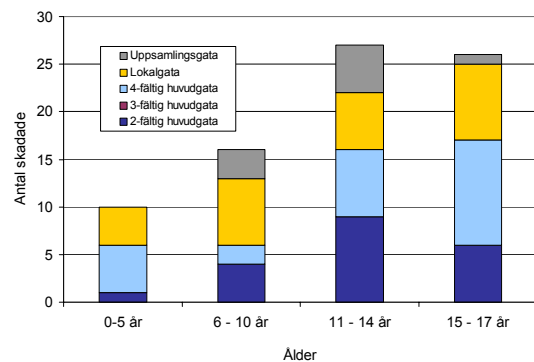
Även när det gäller singelolyckor så är de flesta som skadas i åldrarna 11-17 år. Det är vanligast att man skadas på lokalgator och uppsamlingsgator, se Figur 31.



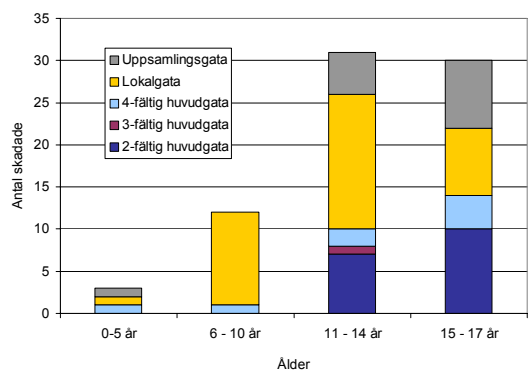
Figur 28: Barn och ungdomars motpart vid kollisioner.



Figur 29: Skadade personer mellan 0-17 år under åren 1999-2002 fördelat på trafikantslag och ålder.



Figur 30: Skadade personer 0 - 17 år i kollisionsoolyckor 1999-2002 fördelat på ålder och olycksplats.



Figur 31: Skadade personer 0-17 år i singelolyckor fördelat på ålder och olycksplats.



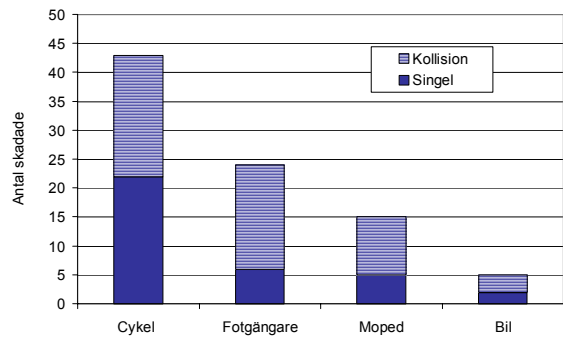
Antalet barn kommer att öka kraftigt fram till 2010. Särskilt förväntas antalet barn och ungdomar öka i stadsdelen Limhamn-Bunkeflo.



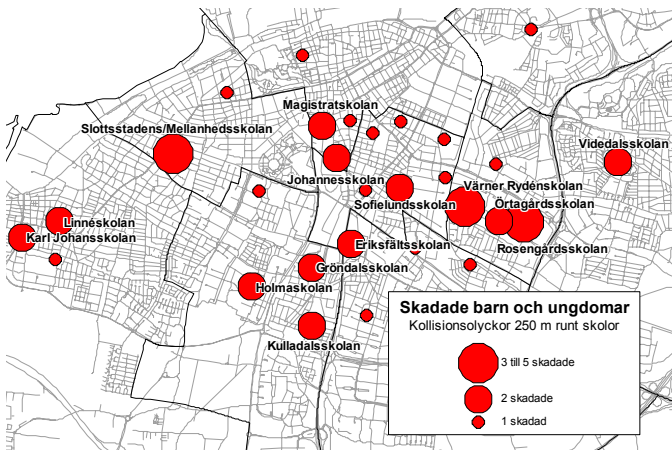
Runt Malmö skolor

I Malmö visar statistiken att omkring 50 % av samtliga skadade barn 0 - 17 år skadas inom en radie av 250 meter från en grundskola, se Figur 33. Under perioden har totalt 88 barn och ungdomar skadats i både singel- och kollisionsolyckor inom detta område. Barn och ungdomar vistas en hel del av sin tid i skolornas närområde även efter skoltid. Totalt har 52 barn och ungdomar skadats i kollisionsolyckor kring Malmö skolor. Omkring 35 % av alla kollisionsolyckor inträffar efter klockan 17, se Figur 34. Oftast upphör hastighetsbegränsningen till 30 km/tim kring skolorna då.

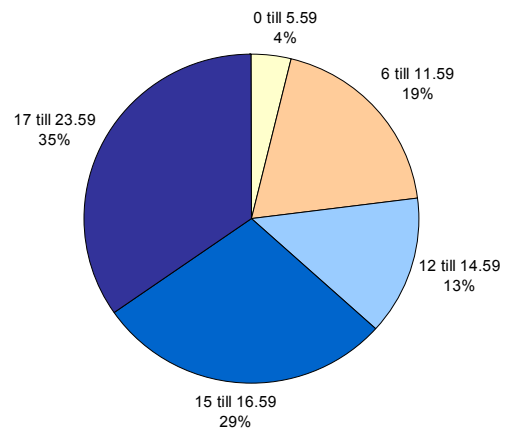
De skolor som har haft flest kollisionsolyckor där barn och ungdomar skadats är Rosengårdsskolan, Värner Rydénsskolan, Örtagårdsskolan, samtliga i stadsdelen Rosengård, samt Slottsstadens/Mellanhedens skola, se Figur 32.



Figur 33: Skadade barn och ungdomar 0-17 år mellan åren 1999-2002 inom skolans närområde fördelat på trafikantslag.



Figur 32: Skadade barn och ungdomar 0-17 år skadade i kollisionsolyckor mellan 1999-2002 fördelat per skola.



Figur 34: Skadade barn och ungdomar 0-17 år i kollisionsolyckor 1999-2002 fördelat över dygnet.



Sammanfattning

- Barn 0 - 17 år står för omkring 10 % av alla skadade i trafikolyckor i Malmö under åren 1999-2002. Omkring 20 % av Malmös befolkning består av barn under 18 år.
- Nästan hälften av de barn och ungdomar som skadas gör detta i olyckor på cykel.
- Knappt hälften av de olyckor där barn och ungdomar skadas är kollisionsoolyckor och flertalet kollisionsoolyckor med barn på cykel inträffar i skolornas närområde.
- Mer än dubbelt så många barn över 11 år skadas på huvudgator jämfört med barn 0-10 år.
- Singelolyckor är vanligast bland barn äldre än 11 år och de flesta skadas på lokalgator eller uppsamlingsgator.
- Många skadas i mopedolyckor i åldern 15-17 år.
- Många barn skadas i olyckor i skolans närområde även efter skoltid och andelen kollisionsoolyckor är förhållandevis högt.

Insatsområden

Insatsområde	Trend	Målsättning	Exempel på åtgärdsområde	Mått
Fotgängarolyckor, barn och ungdomar. Kollisionsoolyckor.	↗	Att öka trafiksäkerheten för barn och ungdomar. Att öka trafiksäkerheten på platser där barn och ungdomar skadats i trafikolyckor.	Trafiksäkerhet kring skolor, skolvägar och närmiljö avseende hastigheter, utformning m.m. Insatser riktade till barn och ungdomar avseende bland annat reflexanvändning.	Hastigheter. Antal skadade fotgängare i åldern 0 – 17 år.
Cykelolyckor, barn och ungdomar.	↗	Att öka trafiksäkerheten för barn och ungdomar. Att bygga om platser där särskilt barn och ungdomar skadats i trafikolyckor.	Trafiksäkerhet kring skolor, skolvägar och närmiljö avseende hastigheter, utformning m.m. Insatser riktade till barn och ungdomar bland annat avseende hjälmanvändning, belysning och reflexanvändning.	Antal åtgärdade platser med ökad trafiksäkerhet. Hjälmanvändning. Antal skadade cyklisterna i åldern 0 – 17 år.
Mopedolyckor, ungdomar i åldern 15 till 17 år.	↗	Att öka trafiksäkerheten bland mopedister.	Trafiksäkerhet kring skolor, skolvägar och närmiljö avseende hastigheter, utformning m.m. Utbildning och information genom skola och fritidsverksamhet. Information till föräldrar och samarbete mellan väghållare, mopedförsäljare, försäkringsbolag avseende trimning och skyddsutrustning.	Hastigheter. Antal skadade mopedister i trafikolyckor i åldern 15 – 17 år.



Antalet äldre i Malmö kommer att ligga ganska konstant fram till 2010. I innerstadsdelarna Centrum, Västra och Södra Innerstaden kommer antalet personer över 65 år att minska medan antalet personer över 65 år i de övriga stadsdelarna kommer att öka.



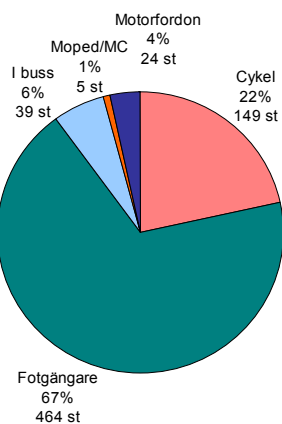
Äldre

Äldre över 65 år skadas oftare i trafikolyckor än andra åldersgrupper. Detta beror bland annat på att man får svårare att röra sig och blir skörare med ökad ålder. I Malmö är det framförallt äldre fotgängare, cyklister och busspassagerare som skadas i trafikolyckor.

Personer över 65 år står för mer än en tredjedel av alla trafikskadade i Malmö under åren 1999-2002 och totalt har 674 personer över 65 år skadats i trafikolyckor i Malmö under dessa år. Det är i förhållande till befolkningens mängden tre gånger större risk att skadas i en trafikolycka om man är över 65 år. Figur 36 visar risken att skadas som fotgängare i en singelolycka, där det syns tydligt att äldre över 65 år har en högre risk att skadas.

Vanligast är det att som äldre skadas som fotgängare. Av alla skadade över 65 år har nästan 70 % skadats som fotgängare. Drygt 20 %, av alla skadade över 65 år har skadats som cyklister, se Figur 35.

Många äldre är busspassagerare och 39 personer, eller 6 %, av alla skadade över 65 år har skadats inne i bussar. Läs mer om detta på sidan 21.

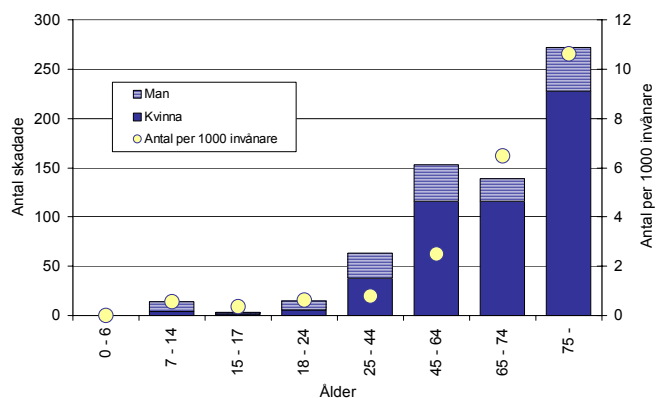


Figur 35: Skadade trafikanter över 65 år under åren 1999-2002 fördelat på trafikantslag.

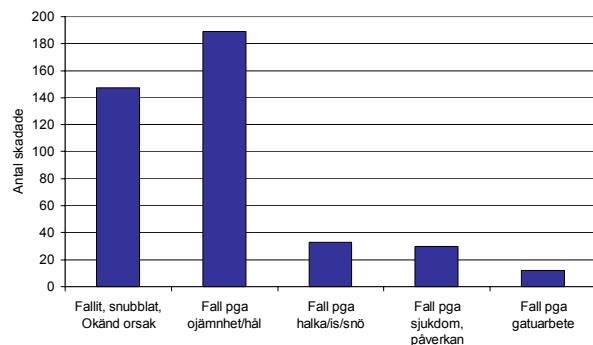
Singelolyckor

Totalt har 510 personer över 65 år skadats i singelolyckor. 75 % av de skadade i singelolyckor är fotgängare. Det är över åtta gånger vanligare att skadas i singelolyckor som fotgängare när man passerat 65 års ålder än om man är under 65 år, se Figur 36. De flesta singelolyckor bland fotgängare inträffar i Malmös centrala delar och kring lokala centrum.

Äldre har ofta sämre rörlighet, nedsatt syn och är skörare än yngre vilket bidrar till att de skadas oftare och att konsekvenserna blir större. Kvinnor är något skörare än män, och rör sig kanske också oftare som fotgängare, vilket visar sig då kvinnor som helhet står för 80 % av skadorna i singelolyckor som gående.



Figur 36: Skadade fotgängare i singelolyckor 1999-2002 uppdelat på ålder och kön samt skadade per 1000 inv.



Figur 37: Skadade fotgängare i singelolyckor över 65 år under åren 1999-2002 fördelade på fallorsak.



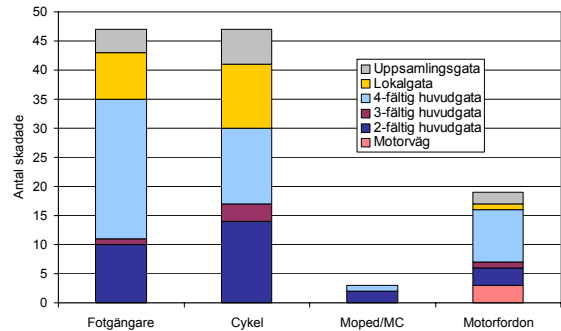
Den vanligaste orsaken till att man skadas som äldre är att man snubblar och faller som fotgängare. Särskilt utsatta är kvinnor.



Kollisionsolyckor

Totalt har 125 personer över 65 år skadats i kollisionsolyckor. Det är vanligast att skadas i kollisionsolyckor som fotgängare eller cyklist, de flesta i kollisioner med motorfordon.

Det är vanligt att man som fotgängare eller cyklist skadas i kollisionsolyckor på huvudgator. Det är framförallt på 4-fältiga huvudgator som de flesta fotgängare, cyklister eller bilister skadas, se Figur 38. Särskilt utsatta på 4-fältiga gator är fotgängare.



Figur 38: Skadade trafikanter över 65 år i kollisionsolyckor fördelat på trafikantslag och olycksplats, åren 1999 – 2002.

Sammanfattning - äldre

- Ungefär 30 % av alla trafikskadade i Malmö under åren 1999-2002 är över 65 år.
- Det är tre gånger större risk att skadas i en trafikolycka om man är över 65 år jämfört med de under 65 år.
- Omkring 20 % av alla trafikskadade personer över 65 år skadas i cykelolyckor.
- Skador efter fall inne i bussar utgör 6 % av alla trafikskadade personer över 65 år. Framförallt är det äldre kvinnor som skadas.
- 67 % av alla skadade över 65 år är fotgängare och dessa skadas framförallt i singelolyckor. Särskilt vanligt är det att kvinnor skadas. Hela åtta av tio skadade i singelolyckor är kvinnor.

Insatsområden

Insatsområde	Trend	Målsättning	Exempel på åtgärdsområde	Mått
Fotgängare i singelolyckor, personer över 65 år.	➔	Att på särskilt utsatta områden genomföra åtgärder som minskar risken för att skadas i singelolyckor.	Underhållsåtgärder. Planering vid ny- och ombyggnad. Information och attitydpåverkande insatser till utsatta grupper.	Skadade personer över 65 år i singelolyckor. Antalet genomförda insatser som ökar trafiksäkerheten.
Cyklister i singelolyckor, personer över 65 år.	➔	Att genom informationsinsatser m.m. minska antalet skadade personer över 65 år.	Underhålls- och utformningsåtgärder. Planering vid ny- och ombyggnad. Information och attitydpåverkande insatser till utsatta grupper bl.a. avseende cykelhjälm, belysning, tekniskt underhåll och lastning.	Antalet hjälmanvändare. Antalet genomförda insatser som ökar trafiksäkerheten. Skadade cyklister i singelolyckor.
Skadade äldre personer i olyckor som busspassagerare.	➔	Att genomföra åtgärder som minskar risken att skadas i trafikolyckor i buss.	Samarbeta med inblandade parter, bl.a. Skäntrafikerna om tidtabeller, upphandlingskrav, bussutformning och förarbete. Se över busshållplatsernas utformning.	Antalet skadade busstrafikanter över 65 år. Frågeundersökningar bland busstrafikanter.

Alkoholkonsumtionen i Sverige har ökat med 30 % under perioden 1996 till 2003.



Alkohol och droger

Varje dag kör i genomsnitt 14 400 personer alkoholpåverkade i Sverige. Av de förare som dödas i trafikolyckor är cirka 20 % alkoholpåverkade.

De flesta alkoholrelaterade trafikolyckorna sker på helgdagsnätter under sommaren. De som kör rattonyktra kommer huvudsakligen från tre grupper: ungdomar i åldern 18-25, kriminella och alkoholmissbrukare.

En ökning av alkoholkonsumtionen totalt i Sverige innebär också att antalet alkoholpåverkade i trafiken ökar. En ökning av alkoholkonsumtionen med 1 liter ren alkohol per person och år leder till 11 % mer rattfylleri och 8 % fler dödsolyckor.

Samhällets kostnader för trafikolyckor som är alkoholrelaterade är minst 3 miljarder kronor varje år.⁹

År 1996 var alkoholkonsumtionen 8,0 liter ren alkohol per person (över 15 år) och år. År 2004 har konsumtionen ökat med 33 % till 10,6 liter ren alkohol per person och år. Detta inbegriper konsumtion på restaurang samt privat import. Konsumtionen av vin och starköl har ökat kraftigt medan konsumtionen av starksprit har minskat sedan 1996. Trenden är en anpassning till ett mera kontinentalt drickande.

Bland män har andelen storkonsumenter av alkohol ökat mest i åldersgruppen 16-29 år. För kvinnor har andelen storkonsumenter ökat mest i åldersgruppen 50-75 år.

Hur ser det ut i Malmö?

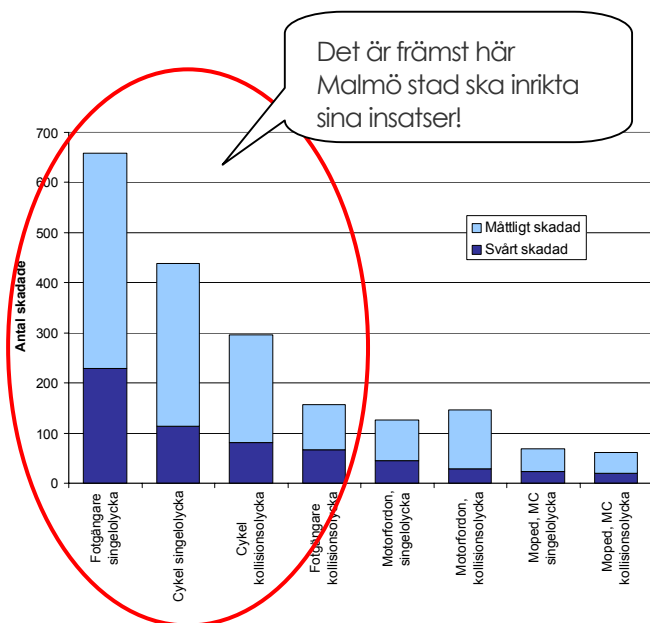
I det skadematerial som studerats så har uppgifterna om eventuell alkoholpåverkan bedömts som alltför osäkra. Av denna anledning har det inte med säkerhet kunnat sägas hur stor del av trafikolyckorna som berott på alkoholpåverkan. Bedömningen är emellertid att problemet med alkohol och droger i trafiken är minst lika stort i Skåne och Malmö som i övriga Sverige, bland annat med tanke på närheten till billig alkohol i Danmark och Tyskland.

⁹ Vägverket, www.vv.se 2004-10-14

De flesta skadade i Malmötrafiken är oskyddade trafikanter som fotgängare och cyklister. Målsättningen är att de svagaste trafikanterna ska vara dimensionerande för stadens utformning. Åtgärder ska inriktas där de kan förväntas ha störst effekt.

Slutsatser

Fotgängare och cyklister är de mest utsatta trafikanterna i Malmötrafiken. Nästan 80 % av alla som skadats i trafiken i Malmö under åren 1999-2002 är cyklister eller fotgängare och det är även bland dem de flesta svåra skadorna inträffar. Åtgärder som ökar trafiksäkerheten för framförallt fotgängare och cyklister är därför viktigt för att få ner antalet skadade i trafiken.



Figur 39: Antalet sjukhusregistrerade skadade under åren 1999-2002 fördelat på trafikantslag, olycksorsak och skadans svårighetsgrad.

Målsättning

Eftersom de flesta skadade i Malmötrafiken är oskyddade trafikanter som fotgängare och cyklister är målsättningen att de svagaste trafikanterna ska vara dimensionerande för stadens utformning. Åtgärder ska inriktas där de kan förväntas ha störst effekt.

Fotgängare i singelolyckor vanligaste skadeorsaken

Omkring 80 % av alla skadade fotgängare har skadats i en singelolycka. De allra flesta som skadas är äldre personer över 65 år. Många singelolyckor inträffar under december och januari. Platser där många skadas är kring centrumområden som gågatan i centrala Malmö, Mobilia-området, Möllevången och Limhamns centrum.

4-fältiga huvudgator farliga

Många trafikanter, särskilt fotgängare, skadas på Malmös huvudgator och då särskilt på gator med fyra körfält. 4-fältiga huvudgator står för 8 % av den totala gatulängden men för omkring 40 % av alla skadade fotgängare i kollisionsolyckor. Inte bara fotgängare upplever trafiksäkerhetsproblem på 4-fältiga huvudgator utan också cyklister och bilister. Cyklister skadas ofta i korsningar med cykelöverfarter. Bilister skadas ofta i signalreglerade korsningar.

Äldre är en utsatt grupp i trafiken

Äldre har försämrad rörlighet, sämre syn och är skörare än yngre. Detta bidrar till att många äldre är utsatta i trafiken. Det är framförallt i fotgängar- och cykelolyckor som äldre skadas i trafiken.

Området kring skolor en farlig trafikmiljö

Många barn skadas i kollisionsolyckor kring Malmös skolor, även efter ordinarie skoltid. Det är lika vanligt att barn skadas i singel- som i kollisionsolyckor, men runt skolorna i Malmö har huvuddelen av barnen skadats i kollisionsolyckor.

Cykelhjälmsanvändningen låg i Malmö

Studier visar att omkring 5 % av Malmös vuxna cyklister använder cykelhjälm. Detta är ungefär hälften jämfört med övriga Sverige.

Den andra delen av Trafiksäkerhetsprogrammet, åtgärdsdelen, ska innehålla förslag på åtgärder som minskar antalet skadade inom de insatsområden som pekas ut i denna del av Trafiksäkerhetsprogrammet.

Passagerare i buss skadas nära busshållplatser

Skadade passagerare i buss står för omkring 20 % av alla skadade personer i motorfordon. De allra flesta, 80 %, av dessa olyckor där man skadas inne i bussar inträffar inom en radie av 100 meter från busshållplatser. Flertalet av de som skadas är äldre kvinnor och de flesta olyckor inträffar mellan klockan 9 och 12, utanför högtrafiktid.

Många cyklister skadas i singelolyckor på sommaren

Under sommaren ökar cyklandet och då skadas också många cyklister i singelolyckor. Orsakerna är varierande och singelolyckorna är också spridda över olika gator och platser i Malmö.

Ungdomar mellan 15-17 år skadas ofta på moped

Omkring 40 % av alla skadade ungdomar i åldern 15-17 år skadas i olyckor som mopedister. Mopedförsäljningen ökar och detta kan innebära att antalet skadade mopedister kan komma att öka ytterligare i framtiden om inte insatser görs.

Alkoholkonsumtionen i Sverige ökar

Alkoholkonsumtionen har ökat med drygt 30 % i Sverige de senaste åren, från 8,0 liter alkohol per person 1996 till 10,6 liter alkohol per person 2004. Bedömningar visar att varje liter ökad alkoholkonsumtion leder till 11 % mer rattfylleri och 8 % fler dödsolyckor. Bedömningen är att Malmö i stort följer utvecklingen i Sverige och att därför problemet med alkohol och trafik kommer att bli än större framöver om inte insatser görs.

Åtgärdsområden

Förslag på åtgärdsområden

Den andra delen av Trafiksäkerhetsprogrammet, åtgärdsdelen, ska innehålla förslag på åtgärder som minskar antalet skadade inom de insatsområden som pekas ut i denna del av Trafiksäkerhetsprogrammet.

Det kommande projektarbetet kan till exempel omfatta:

Skadade fotgängare i singelolyckor

Hur kan vi minska antalet skadade fotgängare i singelolyckor? På vilka platser ska vi prioritera åtgärder? Är olika beläggningar olika bra? Kan det finnas bättre och effektivare åtgärder för halkbekämpning? Särskild uppmärksamhet bör riktas mot åtgärder som ökar säkerheten för äldre personer.

Trafiksäkerhet på huvudgator

Hur skapar vi trafiksäkra huvudgator där bland annat fotgängare på ett säkert sätt kan korsa gatan? Lösningar ska samtidigt uppfylla de önskemål som finns om högre framkomlighet. Hur ökar vi säkerheten för andra trafikantgrupper på huvudgator? Många kollisioner där trafikanter skadas sker i korsningar på huvudgator. Kan fler cirkulationsplatser vara en lösning?

Skadade cyklister i singelolyckor

Hur kan man minska antalet cyklister som skadas i singelolyckor? Kan det finnas bättre och effektivare åtgärder för halkbekämpning? Kan singelolyckor bero på brister i utformning? Finns det gatubeläggningar som är bättre än andra för cyklister? Viktigt är också cykelhjälm och underhåll och utrustning av cykeln. Barn skadas oftare i cykelolyckor än i övriga trafikolyckor vilket gör att särskild vikt bör läggas på åtgärdsområden riktade till dessa.

Äldres trafiksäkerhet

Hur kan vi öka äldres trafiksäkerhet? Ett viktigt område är singelolyckor bland gående. Hur kan vi göra trafikmiljön mera säker och tillgänglig för äldre och andra grupper?

Varje år ska trafiksäkerhetsarbetet i Malmö utvärderas utifrån hur antalet registrerade trafikskadade i Malmö har förändrats.

Samhällsplanering

Hur kan samhällsplaneringen i Malmö bidra till att skapa ett trafiksäkert samhälle? Vad ska man tänka på i planeringen av staden i framtiden?

Skadade busspassagerare

Hur kan man göra för att minska antalet skadade i olyckor inne i bussar? Kan det vara differentierade tidtabeller med lugnare trafik mitt på dagen? Kan man utforma bussar på ett sätt som skulle öka trafiksäkerheten? Har hållplatsutformningen betydelse? Kan förarutbildning i mjuk körning vara en lösning?

Barns säkerhet vid skolor

Hur ser säkerheten ut kring Malmös skolor? Vissa skolor har sämre säkerhet än andra. Hur kan trafiksäkerheten runt dessa skolor ökas? Kan tiden för hastighetsbegränsningen 30 km/tim utökas?

Alkohol och droger

Hur kan man göra för att minska alkohol- och droganvändningen i Malmö? Kan kampanjer och information riktade mot trafikanter i Malmö vara ett sätt att minska antalet rattfyllerister?

Skadade mopedister

Hur ska vi öka trafiksäkerheten för mopedister? Ska mopeder få köra på gång- och cykelvägar? Hur gör vi för att minska andelen mopedister som kör trimmade mopeder? Hur ökar vi trafiksäkerheten för personer i åldersgruppen 15-17 år?

Cykelhjelmsanvändning

Hur får vi fler cyklister att använda cykelhjälm? Kan kampanjer och information riktade mot cyklister vara ett sätt att få fler att använda hjälm?

Utvärdering

Täckningsgrad och utvärdering

Varje år ska trafiksäkerhetsarbetet i Malmö utvärderas utifrån hur antalet registrerade trafikskadade i Malmö har förändrats¹⁰. Även de mått eller indikatorer på trafiksäkerhetsarbetet som beskrivs i slutet av varje avsnitt ska följas upp. Detta gäller bland annat reflexanvändning, hjälmanvändning, bilbältesanvändning eller hastigheter. Även de ombyggnader och trafiksäkerhetsåtgärder som genomförs ska utvärderas bland annat avseende hastigheter, konflikter och beteenden.

¹⁰ Minskningen av antalet skadade ska utgå från det registreringsbortfall som fanns vid jämförelseåret 2004. Mellan åren 1999-2002 har bortfallet i genomsnitt varit 20 %.



Malmö stad