

Maria Krafft
08-772 71 84
Folksam Trafik & Samhälle

Stora tätorter: Skadade och dödade i trafiken per 100 000 invånare

Trafiksäkerhetsarbetet utvecklas positivt i Sveriges större kommuner, men det finns ändå anmärkningsvärt stora skillnader. Det avspeglas i en jämförelse av antalet dödade och svårt skadade personer. Kommunerna har huvudansvaret för trafikanternas säkerhet på det egna väg- och gatunätet.

Under tidsperioderna 1994-96 och 2002-04 minskade antalet dödade och svårt skadade i Göteborg med 73 procent. I Stockholm ökade antalet dödade och svårt skadade med 260 procent. Om alla kommuner med mer än 100 000 invånare var lika effektiva som de bästa, Örebro, Jönköping och Göteborg, skulle närmare 300 fotgängare och cyklister årligen räddas från att dödas eller skadas svårt. Skillnaden är för stor för att enbart förklaras av olika regionala förutsättningar.

Bakgrund

Trafiksäkerhetspolitiken fick en ny inriktning 1997, då riksdagen antog propositionen "Nollvisionen och det trafiksäkra samhället". Vägverket har det övergripande ansvaret men också kommunerna spelar en viktig roll när det gäller samhällets förutsättningarna att lyckas med Nollvisionen. Även om vi nu ser en stadig minskning av antalet dödade omkom 2004 480 människor i trafiken, cirka 4 000 skadas svårt. Flertalet personskador inträffar på det statliga vägnätet men 25 procent av dödsfallen och 45 procent av de svåra skadorna inträffar i tätbebyggt område. När det gäller oskyddade trafikanter sker cirka 80 procent av dödsfall och svåra skador inom tätbebyggt område.

Trafiksäkerheten i landets kommuner och tätorter visar en mycket glädjande utveckling under de senaste tio åren. 1995 dog 180 i tätbebyggt område, år 2000 och 2004 var det 157 respektive 125 människor. Preliminära siffror för 2005 ser ut att bli ännu något bättre.

Fysiska förändringar, till exempel gupp och/eller upphöjda övergångsställen, som bidrar till att dämpa biltrafikens hastighet, där den kommer i konflikt med oskyddade trafikanter har visat sig vara mest effektiv bland de olika åtgärder som genomförts. För passagerare i bil har satsningar på cirkulationsplatser haft en positiv effekt. Andra åtgärder som reducerar hastigheten är till exempel timglas, mittrefuger, sidoförskjutningar och klackar/förträngningar. Hastighetsreducerande åtgärders effektivitet förklaras av att fotgängare som blir påkörd av en bil i 30 km/h har 90 procenters chans att överleva. Vid 50 km/h har överlevnadschansen reducerats till 10 procent.

Syftet med följande sammanställning av dödade och svårt skadade per 100 000 invånare i tätbebyggt område, är att belysa trafiksäkerhetsarbetet i de elva största kommunerna i Sverige. Underlaget illustrerar regionala förutsättningar och problem.

Material och metod

Eftersom offentlig data, som illustrerar kommunernas gatunät och dess olycksutfall, inte är tillgänglig gjordes istället följande urval: dödade och svårt skadade i tätbebyggt område fördelat på kommun och trafikantkategori, baserat på polisrapporterade olyckor. I studien jämfördes svårt skadade och dödade oskyddade trafikanter (fotgängare och cyklister) per 100 000 invånare liksom svårt skadade och dödade alla trafikantkategorier per 100 000 invånare. Olyckorna valdes från två tidsperioder, 1994-96 och 2002-04.

Det är viktigt att notera att dödade och svårt skadade relateras till befolkningens storlek. Ingen hänsyn tas till att trafikarbetet kan variera och därmed inte ha exakt samma regionala fördelning som befolkningen. Därför bör jämförelser främst göras mellan kommuner med likartade förhållanden och för samma kommun över tid, det vill säga förändringen mellan 1994-94 jämfört med 2002-04.

Tillförlitligheten i polisrapporterade olyckor begränsas bland annat av en underrapportering. Detta drabbar i första hand singelolyckor med oskyddade trafikanter som sällan polisrapporteras. Den begränsade kvalitén bedöms inte i första hand påverka skillnader mellan olika regioner utan snarare den totala skadebilden. Från och med 2003 baseras materialet även på skadedatabasen STRADA, vilket kan ge viss regional inverkan på resultatet beroende på när i tid olika polismyndigheter utbildats i det nyare sättet att rapportera olyckor. Skillnaderna bedöms dock inte påverka slutsatserna i sammanställningen.

Resultat

Dödade och svårt skadade (d+ss)

I första hand studerades oskyddade trafikanter i tätbebyggt område, oftast på kommunens gatunät och därmed också kommunens ansvar. Vidare jämfördes alla trafikantgrupper tillsammans inom tätbebyggt område. En viss andel av främst bilolyckor sker på det statliga vägnätet, som går igenom vissa kommuner. Den fysiska utformningen av det statliga vägnätet ligger under Vägverkets ansvar och påverkas därför inte av kommunernas trafiksäkerhetsarbete. Den inbördes rangordningen mellan de studerade kommunerna förändrades knappast märkbart vare sig jämförelsen gällde alla trafikantkategorier eller endast oskyddade trafikanter.

Storstäder

Nio av de tolv kommunerna i studien har förbättrat sin trafiksäkerhetssituation påtagligt när det gäller antalet hälsoförluster, se tabell 2. Göteborg har minskat antalet d+ss med 73 procent för alla trafikantkategorier och med 83 procent för oskyddade trafikanter. Göteborg var sämst i att skydda sina trafikanter 1994-96 men tack vare ett strategiskt framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete har kommunen blivit en av de absolut säkraste. Stockholm har haft en negativ utveckling över tid. 1994-96 var antalet d+ss 37 per 100 000 invånare och knappt tio år senare var antalet 132 per 100 000 invånare. Det är en försämring med närmare 260 procent. För oskyddade trafikanter har situationen i Stockholm försämrats med 125 procent. Jämfört med Göteborg har Stockholm ett stort antal skadade fotgängare och Malmö ett stort antal skadade cyklister (tabell 1). Detta har

troligtvis sin förklaring i olika klimathållanden. Antalet skadade bilister ökar i Stockholm, är oförändrat i Malmö och minskar i Göteborg.

Faktorer bakom utvecklingen i Göteborg under 1990-talet och framåt har analyserats av VTI (rapport 503). Resultatet visar att minskningen främst beror på fysiska åtgärder, där man dämpat fordonens hastigheter i områden och på platser där fotgängare och cyklister finns samt reducerat/separerat biltrafiken från de oskyddade trafikanterna i dessa miljöer.

Tabell 1. Antal dödade och svårt skadade fördelat på trafikantslag och kommun för perioden 1994-96 och 2002-04.

Kommun	Tättbebyggt område						Antal tusen invånare 1995/2003
	Totalt d+ss 94-96/ 02-04	Fotgängare d+ss 94-96/02-04	Cyklister d+ss 94-96/02-04	Moped d+ss 94-96/02-04	Bil d+ss 94-96/02-04	Övrigt d+ss 94-96/02-04	
Göteborg	931/264	184/57	352/38	42/23	305/122	48/24	449/478
Helsingborg	67/70	10/17	25/8	2/5	27/26	3/14	114/120
Jönköping	79/50	28/12	15/11	10/3	20/16	6/8	115/119
Linköping	96/78	19/11	45/25	2/2	24/29	6/9	131/136
Lund	90/81	28/11	31/21	5/14	24/34	2/1	96/100
Malmö	274/222	73/61	127/48	12/15	50/71	12/27	246/267
Norrköping	90/81	28/11	31/21	5/14	24/34	2/1	124/124
Stockholm	277/1006	94/212	56/132	2/29	95/534	30/99	711/762
Umeå	101/107	14/8	48/39	5/9	31/40	3/20	101/108
Uppsala	142/217	24/29	57/48	4/8	51/124	6/8	183/181
Västerås	56/71	8/11	22/17	2/6	19/30	5/4	124/130
Örebro	72/41	8/9	39/15	2/2	18/11	5/4	120/126

Oskyddade trafikanter

Örebro, Jönköping och Göteborg är säkrast. Där råkar 19–20 oskyddade trafikanter per 100 000 invånare ut för dödsfall eller svåra skador. Tabell 2 visar att det är närmare 2.4 gånger större risk att dödas eller skadas svårt som oskyddad trafikant i Stockholm jämfört med Örebro, Jönköping eller Göteborg. Om alla kommuner med över 100 000 invånare var lika effektiva som de bästa, skulle närmare 300 personer årligen klara sig från att dödas eller skadas svårt. Dessa uppgifter baseras på polisrapporterade olyckor, i verkligheten skulle siffran vara betydligt högre.

Örebro hade relativt sett en låg andel svårt skadade och dödade redan 1994-96 men har sedan dess halverat antalet d+ss per 100 000 invånare, från 60 till 32 för alla trafikslag och från 39 till 19 för oskyddade trafikanter. Västerås är också ett exempel på en kommun med framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete där antalet d+ss oskyddade trafikanter legat lågt under de båda mätperioderna, 24 respektive 22 per 100 000 invånare.

Uppsalas negativa utveckling från 77 till 120 per 100 000 invånare beror främst på ökat antal personskador i bil. För oskyddade trafikanter är nivån den samma under båda mätperioderna (43). Två andra studentstäder, Lund och Umeå har däremot avsevärt förbättrat säkerheten för oskyddade trafikanter. Andelen cyklister och fotgängare är högre i studentstäder och därför är värdet d+ss/100 000 invånare missvisande i jämförelse med andra kommuner. I Helsingborg har andelen dödade och svårt skadade bland oskyddade trafikanter ökat med närmare 50 procent.

Tabell 2. Antal dödade och svårt skadade (d+ss) per 100 000 invånare för alla trafikantslag och för oskyddade trafikanter (cyklist o fotgängare), perioden 1994-96 och 2002-04.

Kommun	Alla trafikantslag			Cyklister och fotgängare		
	d+ss / 100 000 invånare 1994-96	d+ss / 100 000 invånare 2002-04	Förändring i procent	d+ss / 100 000 invånare 1994-96	d+ss / 100 000 invånare 2002-04	Förändring i procent
Göteborg	207	55	-73	119	20	-83
Helsingborg	59	58	-2	21	31	+48
Jönköping	68	42	-38	37	19	-49
Linköping	73	55	-25	49	26	-47
Lund	140	80	-43	97	45	-54
Malmö	112	83	-26	81	41	-49
Norrköping	73	59	-19	48	25	-48
Stockholm	37	132	+257	20	45	+125
Umeå	100	99	-1	61	44	-28
Uppsala	77	120	+56	44	43	-2
Västerås	45	55	+22	24	22	-9
Örebro	60	32	-47	39	19	-51