



Tekniska förvaltningen

Trafikolyckor 2014

Hässelholms kommun

Förord

Tekniska förvaltningen i Hässleholms kommun skall årligen ta fram en rapport med sammanställning av aktuella trafikolyckor som inträffat inom kommunen och på det kommunala vägnätet.

Rapportens innehåll utgör ett viktigt styrinstrument i planeringen.

Föreliggande rapport utgör en sammanställning av resultatet från 2014 års olycksregistreringar.

Sammanfattning

För att effektivisera trafiksäkerhetsarbetet så att Nollvisionen kan förverkligas beslutade riskdagen under 2009 om ett nytt etappmål: år 2020 skall högst 220 personer dödas i trafiken. Detta innebär att antalet dödade skall halveras från 2007 fram till 2020. Motsvarande minskning för antalet allvarligt skadade är en minskning med 25 %. 2014 är målet om halvering av antalet dödade är uppnått i Hässleholms kommun. Vad gäller minskningen av antalet svårt skadade ligger Hässleholm långt ifrån målet med 17 allvarligt skadade istället för 5.

Under 2014 var det färre som dödades i trafiken i Hässleholms kommun än året innan. Antalet allvarligt skadade var dock lika många. Ser man till en fem års period har totala antal skadade ökat, särskilt på de kommunala vägarna. Antalet dödade, svårt skadade och måttligt skadade på det kommunala vägnätet har ökat med 37 % jämfört med föregående femårsperiod.

Bland de skadade är de oskyddade trafikanterna en stor del. På det kommunala vägnätet är andelen olyckor där fotgängare, cyklister eller mopedister blir skadade hela 84 %. Antalet olyckor där cyklister och mopedister skadas har ökat till 2014. Denna ökning är hela 26 %.

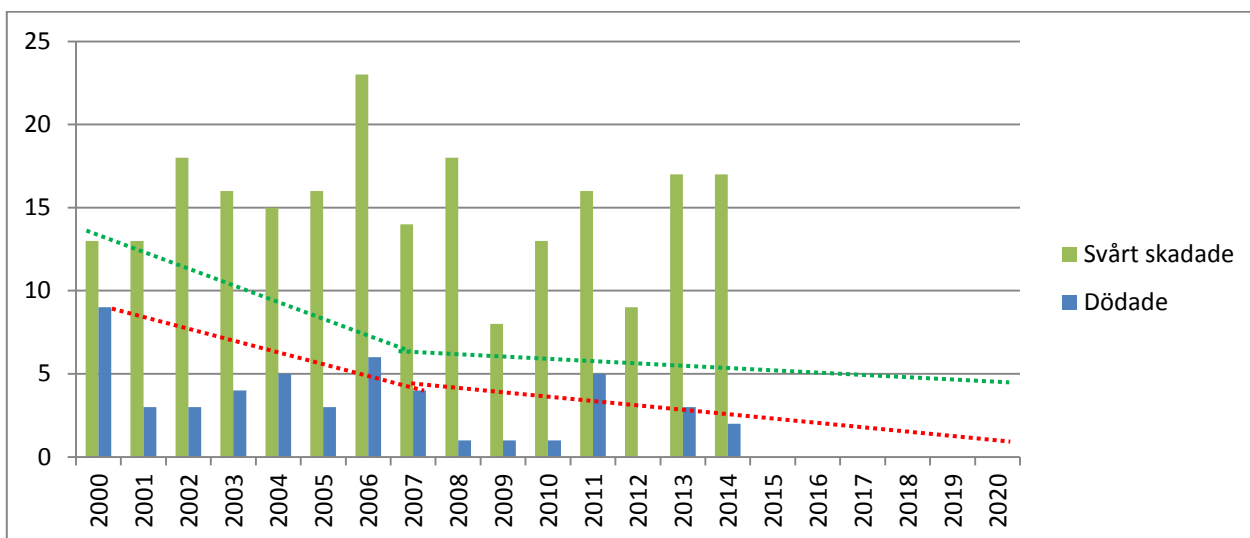
Inledning

År 1998 satte regeringen upp etappmål som innebar en halvering av antalet dödade och allvarligt skadade från 1996-års nivå till 2007 (högst 270 dödade i hela Sverige). Nollvisionen som inriktning av trafiksäkerhetsarbetet har haft stort genomslag bland de aktörer som har haft till uppgift att utforma vägtransportsystemet. Resultatet av det arbete som aktörerna har genomfört tyder på en god långsiktigt hållbar säkerhetseffekt. Detta arbete måste fortsätta och utvecklas. För att effektivisera trafiksäkerhetsarbetet så att Nollvisionen kan förverkligas beslutade riksdagen under våren 2009 om ett nytt etappmål: år 2020 ska högst 220 personer dödas i trafiken. Det nya etappmålet innebär att antalet dödade i trafiken bör halveras mellan år 2007 och år 2020. Motsvarande etappmål för antalet allvarligt skadade är en minskning med 25 procent.

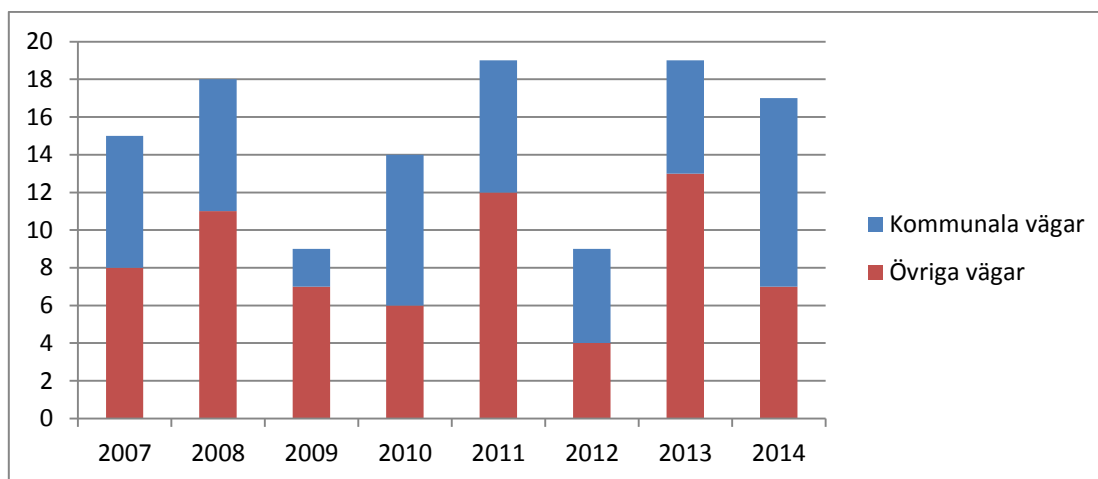
Mål till år 2020

- Halvera antalet döda i trafiken
- Minska antalet allvarligt skadade med 25 % (Allvarligt skadad innebär att man är så svårt skadad att man lever med men under resten av livet)

Nedan finns en tabell som visar olycksutvecklingen i Hässleholms kommun sen 2000. Det finns inte tillräckligt med underlag för att åskådliggöra utvecklingen från 1997. Den röda streckade linjen visar målet om halvering av antalet dödade i trafiken, först från 2000-2007 och sedan utifrån den nivån till 2020. Den gröna linjen visar antalet allvarligt skadade där minskningen först var 50 % och efter 2007 25 %. Målet med minskning av antalet dödade uppfylldes 2007 och även idag då antalet ligger på 2 stycken dödade i trafiken. Vad gäller antalet allvarligt skadade är siffrorna långt mycket högre än önskat, vilket bör tas allvarligt.



Figur 1 Antalet dödade och allvaligt skadade i Hässleholms kommun 2000-2020



Figur 2 Olyckor (dödsolyckor och allvarligt skadade) mellan 2007-2014 uppdelat på väghållare

Figur 2 på föregående sida visar den faktiska olycksutvecklingen (olyckor med dödlig respektive svår utgång) under åren 2007 till 2014 på alla vägar i kommunen, uppdelat på väghållare. Det går inte att utläsa någon trend på minskningen av antalet olyckor. Andelen olyckor verkar ske ungefär lika ofta på en kommunal väg som på övriga vägar.

Olycksregistrering

Olycksstatistiken från polis och sjukvård ser olika ut. De oskyddade trafikanterna står för cirka en femtedel av de polisrapporterade skadade. Av de sjukhusrapporterade skadade står de oskyddade trafikanterna för över hälften. Även när det gäller skadornas allvarlighetsgrad skiljer sig statistiken, sjukvården har en större andel lindrigt skadade. Polisen har en tendens att övervärdera skadegraden vid rapporteringen av trafikolyckor i jämförelse med sjukvården som besitter större medicinskt kunnande.

Olyckor under 2014

Tabell 1 Antalet olyckor i kommun med respektive svårighetsgrad 2014

Tätort	Dödade	Allvarligt skadade	Måttligt skadade	Lindrigt skadade	Totalt
Statliga vägnätet	0 (1)	6 (6)	13 (14)	81 (82)	100
Kommunala vägnätet	1 (0)	9 (6)	49 (37)	91 (95)	150
Övriga vägar	1 (0)	0 (1)	10 (12)	25 (35)	35

I tabell 1 ovan anges antalet olyckor under 2014 på alla vägar inom kommunen. Siffran inom parentes anger ett medelvärde på andelen olyckor under den senaste femårsperioden, 2010-2014. Antalet dödade, svårt skadade och måttligt skadade på det kommunala vägnätet har ökat med 37 %. Övriga poster är lika eller har minskat något.

Dödsolyckan på det kommunalavägnätet inträffade i korsningen Röingegatan-Stobyvägen då en fotgängare blev påkörd av en buss på ett övergångsställe. Dödsolyckan på statligt vätnät inträffade på gamla Rv 21 då en omkörning ledde till frontalkrock med tre bilar inblandade. 9 av de allvarliga olyckorna var singelolyckor med cyklister.

Tabell 2. Olyckor under 2014 uppdelat på ort. Siffran inom parentes visar en genomsnitt för åren 2014-2014

Tätort	Dödade	Allvarligt skadade	Måttligt skadade	Lindrigt skadade	Totalt
Bjärnum	0 (0)	1 (1)	4 (3)	4 (7)	
Hässleholm	1 (0)	7 (5)	36 (30)	78 (85)	
Hästveda	0 (0)	0 (0)	0 (1)	7 (6)	
Sösdala	0 (0)	0 (0)	3 (2)	2 (2)	
Tyringe	0 (0)	3 (1)	8 (5)	12 (13)	
Vinslöv	0 (0)	0 (1)	5 (4)	11 (9)	
Vittsjö	0 (0)	0 (0)	2 (4)	3 (4)	
Landsbyggden samt övriga tätorter	1 (2)	4 (5)	14 (16)	79 (83)	
Totalt	2	15	72	196	

I tabell 2 ovan anges antalet olyckor under 2014 på alla vägar uppdelat på de olika tätorterna i kommunen. Siffran inom parentes anger ett medelvärde på andelen skadade under den senaste femårsperioden, 2010-2014.

Majoriteten av olyckorna sker i Hässleholms tätort och på landsbygden mellan de stora tätorterna. Störst ökning av olyckor har dock Tyringe och Vinslöv.

Olyckor per trafikanttyp på kommunala vägar

Oskyddade trafikanter är den olycksgrupp som är mest utsatt i trafik och den som löper störst risk att skadas svårt. I tabell 3 går det att utläsa att majoriteten av antal olyckor på det kommunala vägnätet är olyckor där fotgängare, cyklister eller mopedister blir skadade, hela 84 % av olyckorna. Antalet olyckor där cyklister och mopedister skadas har ökat tydligt till 2014. Denna ökning är hela 26 %. Mängden olyckor för fotgängare är konstant men allvarighetsgraden har ökat. Övriga olyckstyper har inte ökat och i vissa fall till och med minskat.

Tabell 3. Antalet olyckor på kommunala vägar under 2014 uppdelat på olyckstyp, hela kommunen

Olyckstyp	Dödade	Allvarligt skadade	Måttligt skadade	Lindrigt skadade
Fotgängare	1 (0)	2 (2)	23 (21)	29 (31)
Cykel och mopedolyckor	(0)	7 (4)	25 (16)	40 (37)
Singelyckor med motorfordon	(0)	(0)	1 (1)	7 (10)
Kollisionsolyckor mellan motorfordon	(0)	(0)	(0)	12 (21)
Övrigt.	(0)	(0)	(1)	3 (5)
Totalt	1	9	49	91

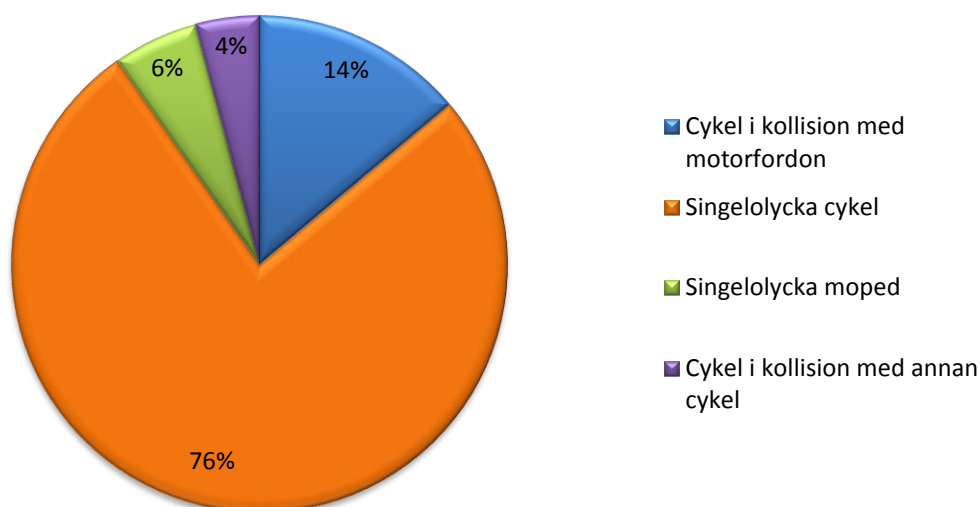
Fotgängare och cyklisters olycksbild

En sammanvägning av statistik från sjukhuset och polisen visar att det under 2014 skadades 185 oskyddade trafikanter i Hässleholms kommun, på hela vägnätet. Jämfört med föregående femårsperiod är detta en ökning med 5 procent. Av dessa var antalet cyklister 88 och antalet fotgängare var 77.

I diagrammen nedan redovisas olycksbilden för fotgängare och cyklister 2014.

Siffrorna baseras på en sammanvägning av statistik från sjukhuset och polisen och avser antalet olyckstyper i hela kommunen men endast kommunala vägar.

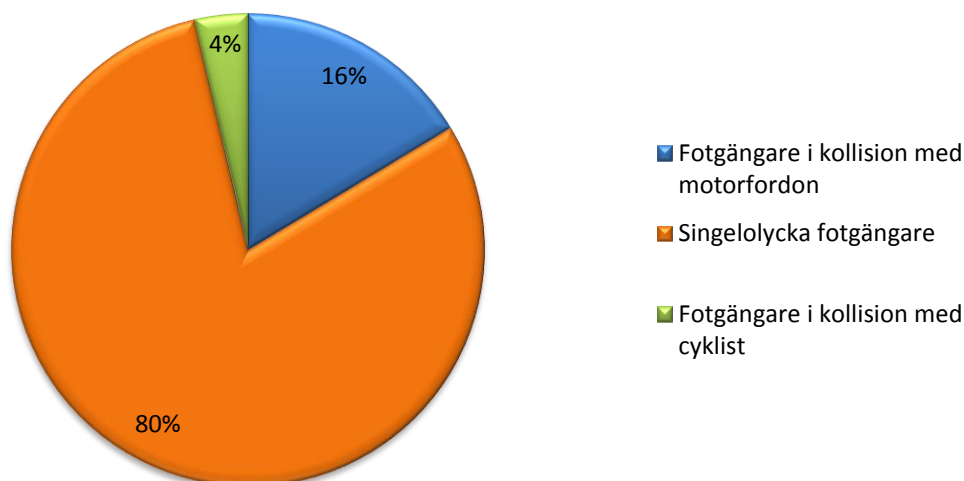
Olyckstyper för skadade cyklister



Figur 3 Andelen skadade cyklister per olyckstyp, kommunala vägnätet

Över hälften (76 procent) av cyklisterna skadas i singelolyckor. Det finns flera anledningar till denna typ av olyckor, vanligt är tekniska fel på cykeln eller man cyklar in i något. Många olyckor orsakas även av halka i vinterväglag eller på grusfläckar. 14 % av cyklisterna skadas i kollision med motorfordon.

Olyckstyper för skadade fotgängare



Figur 4, Andelen skadade fotgängare per olyckstyp, kommunala vägnätet

Även bland fotgängare är singelolyckor vanliga. Hela 80 % av fotgängare skadas i singelolyckor. Fallolyckor vid exempelvis trottoarkanter, lösa gatstenar och på isfläckar är mycket vanligt. 70 % av alla fotgängare som skadats under 2010 har skadats under vinterhalvåret. Anledningen kan antas vara att det är mörkare då samt större problem med halt väglag pga. löv, snö och is. Hälften av de skadade i fallolyckor var över 60 år och en större andel, än hos övriga åldersgrupper, skadas allvarligt. Det är även svårare för äldre att komma tillbaka till det liv man hade före olyckan, vilket kostar lidande och pengar för samhället. 73 % av de skadade fotgängarna är kvinnor och 27 % män.

Olycksdrabbade typer av platser

I detta avsnitt redovisas de mest olycksdrabbade korsningarna och sträckorna i Hässleholms kommun. För att få en bra bild av läget baseras statistiken på en fem års period 2010-2014. Statistiken är en sammavägning av polis- och sjuhusrapportering. Dödade och allvarligt skadade viktas högre än lindrigt skadade.

Korsningarna är endast korsningar där minst en av vägarna är kommunal. Vad gäller sträckan skall vägen vara kommunal för att tas med i denna statistik.

Korsningar	Dödad	Allvarligt skadad	Måttligt skadad	Lindrigt skadad	Totalt
1. Grönängsplan	0	1	0	14	15
2. Kristianstadgatan - Borggårdsgatan	0	1	0	10	11
3. Vankivavägen - Viaduktgatan	0	0	0	12	12
4. Finjagatan - Viaduktgatan	0	0	2	5	7
5. Kristianstadgatan - Östergatan	0	0	0	5	5

1. Grönängsplan

Den allvarliga olyckan var en singelolycka på cykel. Cyklisten cyklade på cykelöverfarten och föll på en trottoarkant och landade på huvudet. I övrigt så har majoriteten av olyckor i denna korsning vara kollisioner mellan motorfordon av typerna avsvängade, upphinnande eller korsande.

2. Kristianstadgatan – Borggårdsgatan

Alla olyckor i denna korsning rör oskyddade trafikanter, så som fotgängare och cyklister. Den allvarliga olyckan var då en fotgängare blev påkörd av en bilist på övergångstället. Totalt är 7 av olyckorna olyckor där en cyklist eller fotgängare blivit påkört av ett motorfordon.

3. Vankivavägen – Viaduktgatan

7 av 12 olyckor är kollisioner mellan motorfordon. 5 av olyckorna rör oskyddade trafikanter. Samtliga olyckor var av lindrig karaktär.

4. Finjagatan – Viaduktgatan

De två måttliga olyckorna i denna korsning var båda fotgängare som blev påkörda på övergångsställe. Totalt är 4 av 7 olyckor där fotgängare eller cyklist blir påkörd då denna skall korsa vägen.

5. Kristianstadgatan – Östergatan

Majoriteten av olyckorna är upphinnandeolyckor. D.v.s. när bilen framför stannar och bakomvarande bil inte hinner bromsa. Alla olyckor med motorfordon inträffade 2013 eller tidigare.

Sträckor	Dödad	Allvarligt skadad	Måttligt skadad	Lindrigt skadad	Totalt
1. Första Avenyn	0	1	11	14	26
2. Järnvägsgatan – utanför stationen	0	0	7	18	25
3. Stobyvägen (N Kringelvägen – Esplandg)	0	1	7	13	21
4. Andra avenyn	0	0	4	11	15
5. Österåsgatan	0	0	3	12	15

1. Första Avenyn

Första avenyn är till största del en gågata. I denna statistik är även stortorget inräknat. 11 av olyckorna inträffade dock där bilar och gående samsas om utrymmet. Den allvarliga olyckan var då en person vinglade till och slog sig allvarigt i huvudet. Majoriteten av alla olyckorna är fallolyckor. 3 av olyckorna är då en cyklist eller fotgängare blivit påkörd av bil.

2. Järnvägsgatan

Över 60 % av olyckorna är singelolyckor för fotgängare. Exempel på orsak är att personer har snubblat på kanter eller halkar på isfläck. 4 av olyckorna är då fotgängare blivit påkörd av personbil.

3. Stobyvägen

En tredjedel av olyckorna är upphindandeolyckor då bilen bakom inte hunnit bromsa i tid. En fjärdedel av olyckorna är olyckor där en cyklist blivit påkörd av personbil. Den allvarliga olyckan är av denna typ där en personbil körde i hög fart, fick sladd och kom över på fel sida vägbanan och kollidera med en cyklist.

4. Andra avenyn

En tredjedel av olyckorna på denna sträcka är singelolyckor för fotgängare eller cyklister. Hälften av olyckorna är koncentrerade runt Fisktorget.

5. Österåsgatan

Alla olyckor på denna sträcka gäller oskyddade trafikanter. Tre av dem är då cyklist/mopedist blivit påkörd av bil. 70 % av olyckorna är singelolyckor och beror bland annat på halt väglag eller ojämn vägbanan.

För ytterligare information kontakta:

*Tekniska förvaltningen
Stina Janzon, Trafikingenjör
stina.janzon@hassleholm.se
Tel 0451-26 70 00*



**Hässleholms
kommun**