

Trafikolycksutvecklingen i Stockholm 2009



TRAFIKKONTORET

www.stockholm.se/tk

2010-08-18

Rapporten är framtagen på uppdrag av
Trafikkontoret.

Kontaktperson: Anna-Sofia Welanders
Telefon 08-508 261 94

WSP Analys & Strategi

Kontaktperson: Karin Brundell Freij

Omslagsfoto: carlfoto.com

Innehåll

SAMMANFATTNING	5
TRAFIKOLYCKSRAPPORTERINGEN I STOCKHOLM.....	6
UTVECKLINGEN 2005-2009.....	8
ANTAL OMKOMNA OCH SKADADE	8
OMKOMNA OCH SKADADE MÅNADSVIS	9
OLYCKOR OCH SKADADE EFTER OLYCKSTYP	10
OMKOMNA OCH SKADADE EFTER FÄRDSÄTT	10
SKADADE EFTER ÅLDER OCH KÖN.....	12
JÄMFÖRELSE MED ANDRA STORSTÄDER OCH RIKET SOM HELHET	13
PÅVERKANDE FAKTORER	15
STADENS TRAFIKSÄKERHET I FRAMTIDEN.....	16

SAMMANFATTNING

Under år 2009 omkom 9 personer i trafiken i Stockholm och ytterligare 235 personer skadades svårt enligt den officiella, polisrapporterade statistiken. Förutom de som fick svåra skador, rapporterade polisen ytterligare 1635 personer som lindrigt skadade. Det innebär att efter några år med sämre utveckling, har trenden vänt. Antalet omkomna och svårt skadade är tillbaka på de nivåer som gällde vid 2005.

Totalt antalet skadade har inte minskat jämfört med föregående år, men antalet svårt skadade gående och cyklister var färre. Antalet personer som skadades i upphinnandelyckor ökade. Dessa olyckor leder ofta till bestående, och för samhället, kostsamma whiplash-skador.

Det är fortfarande stora skillnader mellan könen. Män fortsätter att vara betydligt mer drabbade av trafikskador än kvinnor. Även ålder är en faktor som har betydelse, och sett till sin andel av befolkningen är de allra äldsta mycket utsatta.

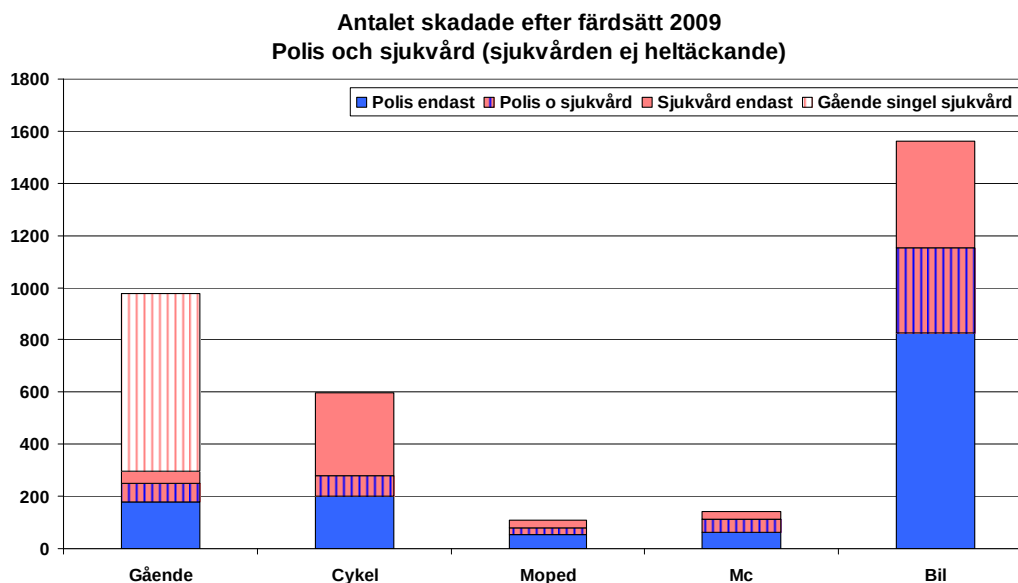
Det är inte bara stadens trafiksäkerhetsarbete som påverkar olycksutvecklingen utan även andra faktorer. Dit hör till exempel trafikens totala omfattning. Trafiken i Stockholm har i stort sett varit oförändrad de senaste åren. En vändande konjunktur tillsammans med inflyttning kommer att leda till ökade trafikmängder. Utan andra åtgärder kan detta leda till att trafikolyckstalen åter börjar öka.

För att få mer kunskap och bättre underlag till stadens trafiksäkerhetsarbete i framtiden behövs data även om sjukhusrapporterade olyckor. Det stora antalet singelolyckor med fotgängare och de stora mörkertalen i statistiken understryker vikten av att alla sjukhus i Stockholmsområdet rapporterar till den nationella trafikolycksdatabasen STRADA.

TRAFIKOLYCKSRAPPORTERINGEN I STOCKHOLM

I den här rapporten presenteras statistik över trafikolyckor som inträffat i Stockholms stad 2009 och som rapporterats till polisen. Den officiella svenska trafikolycksstatistiken bygger på polisens rapporter. Långt ifrån alla trafikolyckor kommer till polisens kännedom. Det verkliga antalet skadade i trafiken är därför mycket större.

Den svenska trafikolycksstatistiken bygger på uppgifter som lagras i STRADA (Swedish TRaffic Accident Data Acquisition). I STRADA kompletteras den officiella statistiken (polisens uppgifter) med uppgifter som lämnas av medverkande sjukhus. Bland sjukhusen i Stockholm rapporterade Huddinge, Karolinska, Astrid Lindgrens barnsjukhus och Södersjukhuset till STRADA hela år 2009. S:t Görans sjukhus började rapportera först i september 2009 medan Danderyds sjukhus ännu inte rapporterar. Det innebär att för olyckor som sker i stadens norra delar är sjukhusstatistiken sämre. Eftersom inte alla sjukhus i Stockholm rapporterar till STRADA redovisas i den här rapporten bara polisrapporterad statistik. Endast i bilden nedan visas både polis- och sjukhusrapporterade skador i samma diagram för att på så sätt ge bild av skillnaderna att ha i minnet vid fortsatt läsning av rapporten.



Den understa delen av stapeln visar antalet skadade per färdssätt som bara återfinns i polisens rapportering, dvs. inte i sjukhusens rapportering. Överst i staplarna visas skadade som bara återfinns i sjukhusrapporteringen och som aldrig kommit till polisens kännedom. Däremellan visas de skadade som rapporterats av både polisen och sjukvården.

En annan viktig aspekt att polisens statistik inte omfatta singelolyckor med fotgängare eftersom inget fordon varit inblandat, vilket är ett krav vid den officiella definitionen av vägtrafikolycka. Dessa olyckor utgör samtidigt den största delen av skador med gående.

Också av andra skäl är mörkertalet i polisens trafikolycksstatistik särskilt stort för oskyddade trafikanter. Det finns flera anledningar till att alla olyckor inte fångas upp i polisens olycksstatistik. En orsak är att olyckor med skadade gång- och cykeltrafikanter ställer till små problem i trafiken när de inträffar, jämfört med bilolyckor (som ger fordonshaveri, kräver bärgning och ger trafikstockningar som följd). Det finns alltså ofta mindre anledning att tillkalla polis när en oskyddad trafikant skadats i trafiken, och den skadade förs ofta till sjukhus direkt. För att minska mörkertalen är det därför viktigt med en välfungerande sjukhusstatistik.

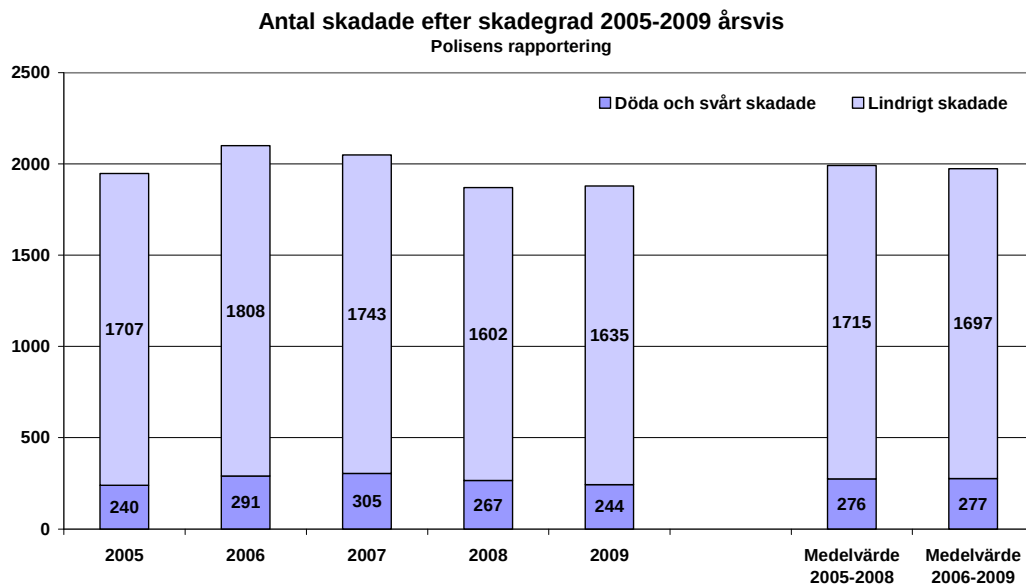
Det är inte bara underrapporteringen i polisens statistik som försvårar arbetet med att analysera och tolka trafiksäkerhetsstatistiken. Antalet inträffade olyckor är relativt litet. Det gör att enskilda olyckor och slumpmässiga orsaker, kan få stort procentuellt genomslag i statistiken. Det gäller särskilt när man, som i den här årsskriften, studerar ett begränsat geografiskt område och kortare tidsperioder, och fokuserar på de allra allvarligaste olyckorna.

Man måste alltså vara försiktig med att tolka små procentuella förändringar mellan olika år, trafikantgrupper eller ålderskategorier som faktiska förändringar eller skillnader i trafiksäkerhetsläget.

UTVECKLINGEN 2005-2009

Under år 2009 omkom 9 personer i trafiken i Stockholm och 235 personer skadades svårt. Förutom de som fick svåra skador, skadades ytterligare 1635 personer lindrigt.

Antal omkomna och skadade

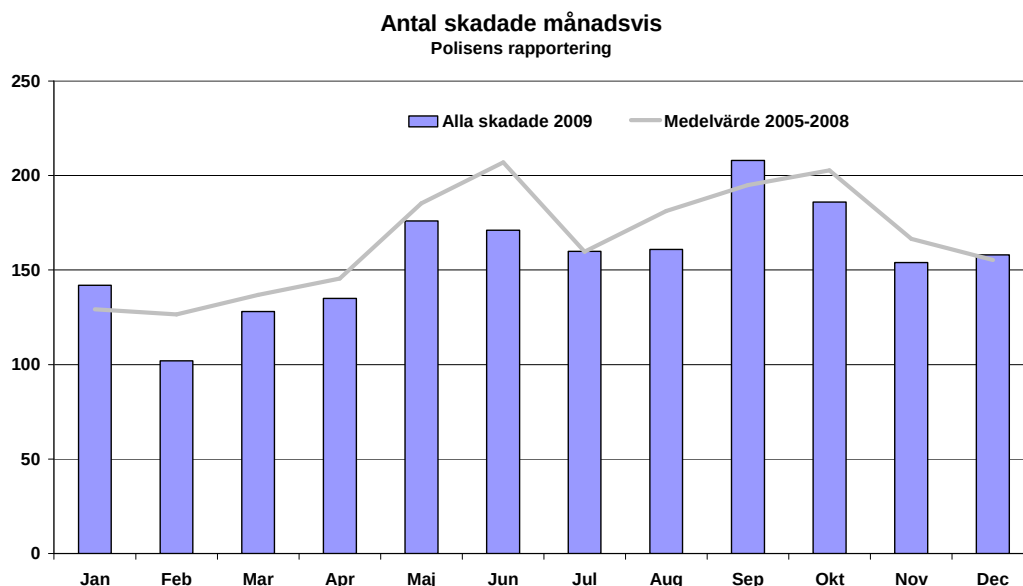


Antalet personer som skadades svårt i trafiken i Stockholm fortsatte att minska 2009. Minskningen av antalet döda och svårt skadade sammantaget är 9 procent jämfört med 2008. Statistiken för åren 2005 och 2006 indikerade ett trendbrott där trafikskadorna ökade efter att ha minskat under flera år. Statistiken för 2009 visar att antalet svårt skadade nu åter sjunkit ner till nivåer motsvarande år 2005.

Det är viktigt att komma ihåg att det finns ett bortfall i den officiella vägtrafikolycksstatistiken för antalet skadade. Detta bortfall kan dock antas ha varit minst lika stort tidigare år, och bör därför inte ha påverkat den minskande trenden.

Omkomna och skadade månadsvis

Diagrammet nedan visar antal skadade fördelade över årets tolv månader. Den heldragna linjen visar hur olyckorna i genomsnitt fördelat sig över årets tolv månader under åren 2005-2008.

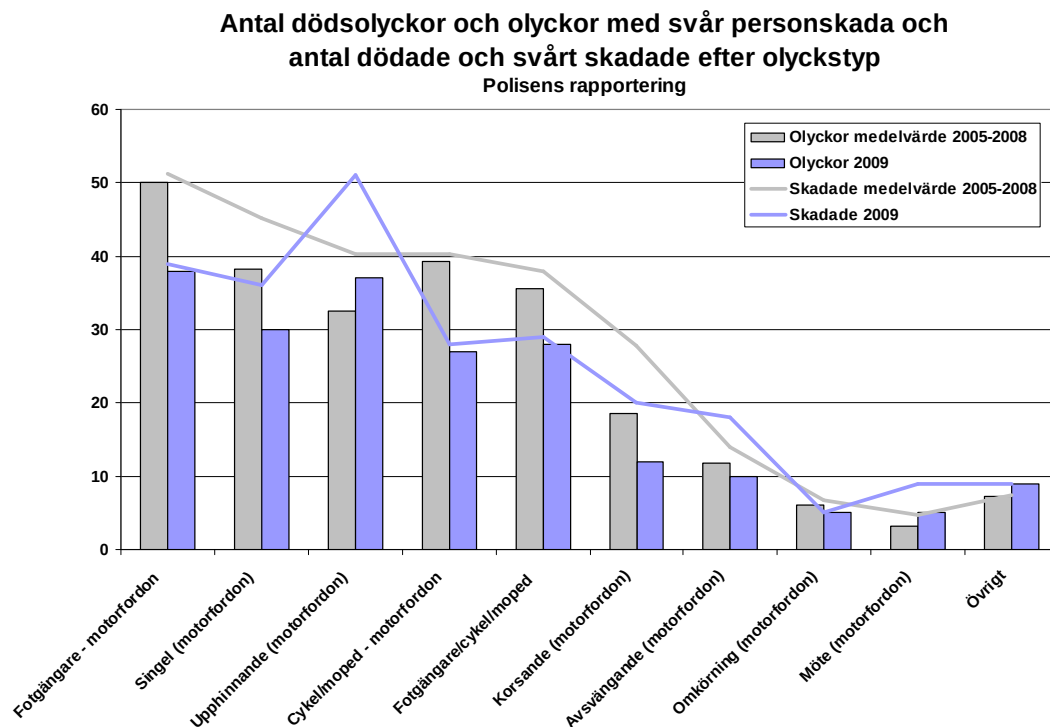


2009 var de mest skadedrabbade månaderna september och oktober. Under femårsperioden 2005-2008 var juni och oktober mest skadedrabbade. De månader med många trafikskadade är också månader med mycket trafik. Under semester-tider då är trafiken mindre blir det också färre trafikskador.

Hösten är en svår tid på grund av mörkret. I Stockholm överraskas många också av den första halkan på hösten. Det kan vara förvånande att vintersäsongen och det sämre väglaget inte framgår tydligare i statistiken. Det finns flera förklaringar till detta. Stockholm har få dagar med vinterväglag och halka. Snö och is behöver dessutom inte innebära fler personskador bland bilresenärer. I tätbebyggda områden resulterar halkolyckorna ofta i avåknings- och lättare kollisioner med bara plåtskador som följd.

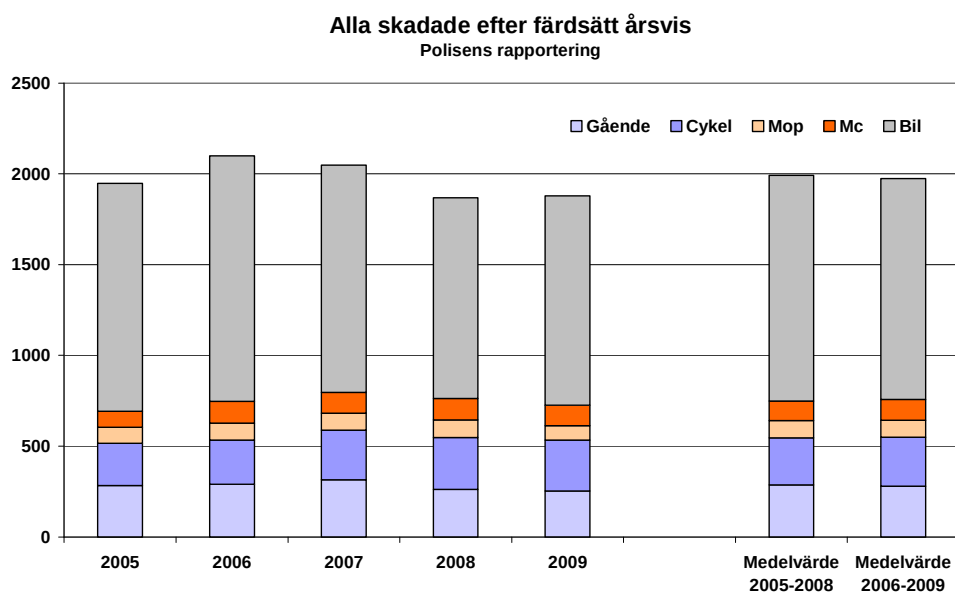
Snö och halka är viktiga orsaker till singelolyckor bland gående, som ofta leder till svåra skador. Dessa olyckor ingår inte i polisens statistik syns därför inte i den statistik som redovisas här.

Olyckor och skadade efter olyckstyp

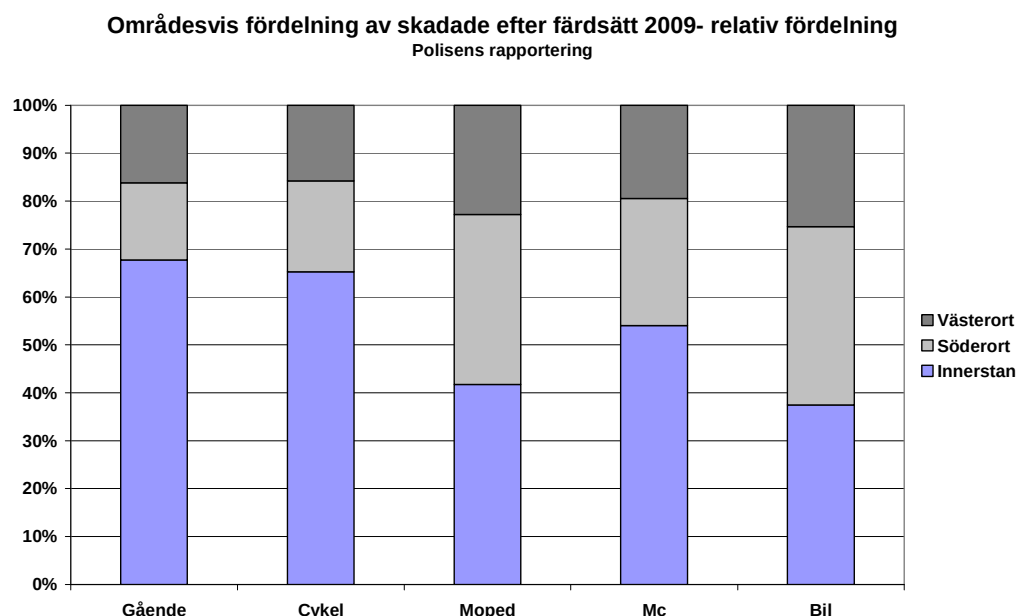


Sett till antalet svårt skadade generellt har olyckorna minskat jämfört med medelvärdet för perioden 2005-2008. Ett undantag är upphinnandeolyckor som har ökat både i antal olyckor och i antal svårt skadade. 2009 skadades 25 procent fler i upphinnandeolyckor jämfört med medelvärdet för perioden 2005-2008.

Omkomna och skadade efter färdssätt

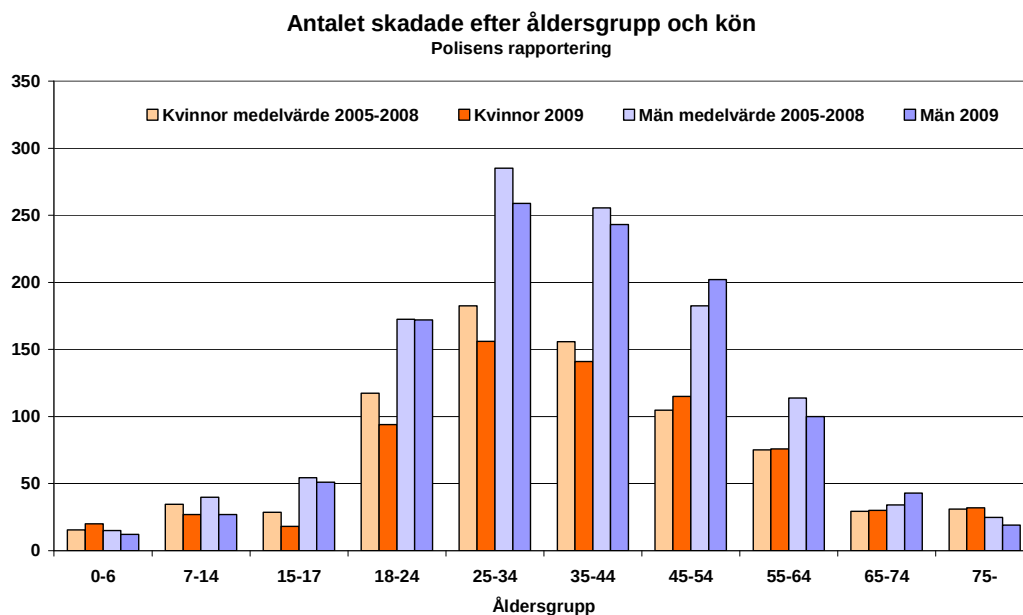


Av de 1879 personer som skadades i stockholmstrafiken 2009 färdades 61 procent i bil. 14 procent skadades som gående, 15 procent som cyklister, 4 procent som mopedister och 6 procent som motorcyklister. Antalet skador bland oskyddade trafikanter fortsatte att minska under 2009 medan skadade i bil ökade. Whiplash-skador är vanliga vid upphinnadeolyckor och drabbar både förare och passagerare. Dessa skador har ökat under senare år.



Fler gående och cyklister skadas i innerstaden än i ytterstaden. Det beror bland annat på att exponeringstalen är större i innerstaden. Där fler människor går och cyklar är sannolikheten att någon ska skadas högre. I ytterstaden är det fler bilåkande som skadas, vilket bland annat på att hastigheterna är högre där. I ytterstaden finns flera trafikleder med hastighetsbegränsningen 70 km/tim och trafiken är också glesare än i innerstaden, vilket kan inbjuda fordonsförare att välja en ännu högre hastighet. Hastigheterna är avgörande både för risken att en olycka ska inträffa och för hur allvarliga konsekvenserna blir om den inträffar. I ytterstaden finns dessutom fler planskildheter som separerar gående och cyklister från biltrafiken, vilket ger en bättre trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Skadade efter ålder och kön

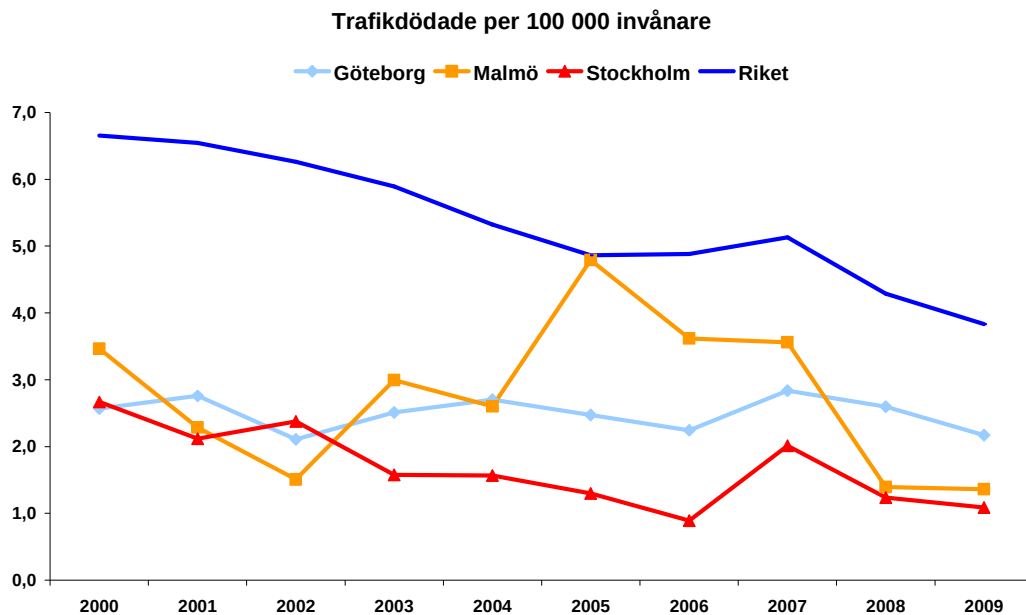


Män skadas oftare i trafiken än kvinnor. Det gäller även med hänsyn till hur mycket de vistas i trafiken. Att män är mer drabbade förklaras med att de i allmänhet är mer benägna att ta risker än kvinnor är och detta gäller även i trafiken. Studier visar att män är sämre på att respektera hastighetsgränsen, köra nyktra och använda bälte. Av de nio personer som omkom i stockholmstrafiken 2009 var sju män och två kvinnor. Antalet skadade män 2009 är lägre i alla ålderskategorier jämfört med medelvärdet för 2005-2008. Undantaget är 65-74-åringarna där antalet skadade män är högre.

Bara bland de allra yngsta och de allra äldsta har fler kvinnorna än män skadats. Kvinnors kroppar är skörare än mäns vilket innebär att en kvinna riskerar att drabbas av svårare skador än en man som drabbas av motsvarande våld i en olycka. Särskilt utsatta är de över 75 år. Som ett extremt exempel kan nämnas att båda de två kvinnor som omkommit som fotgängare under perioden 2005-2009 är över 75 år medan medelåldern för de 12 männen som drabbats på motsvarande sätt är 45 år.

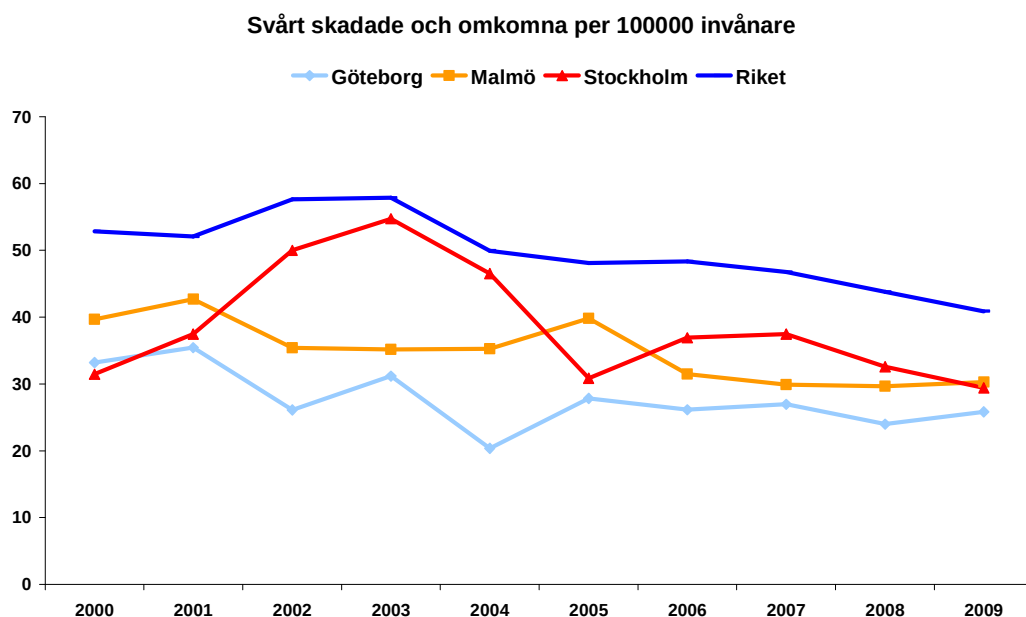
Barn drabbas generellt sällan av vägtrafikskador i Stockholm. I synnerhet som man ser till deras andel av befolkningen. För de allra äldsta är det tvärtom - sett till deras andel av befolkningen är de mycket utsatta för trafikskador, vilket i hög grad kan förklaras av en ökad skörhet.

Jämförelse med andra storstäder och riket som helhet



Nio dödade personer i stockholmstrafiken under 2009 motsvarar 1.1 trafikdödade per 100 000 invånare. Det är betydligt färre än motsvarande siffra för riket som helhet (3.8). Även när de svårt skadade tas med i jämförelsen är läget bättre i Stockholm (29.4) än i riket som helhet (40.9).

Också i landets andra två storstadskommuner Göteborg och Malmö är trafiksäkerheten, räknad per invånare, bättre än i riket. Det finns minst två bidragande faktorer till storstadskommunernas jämförelsevis goda trafiksäkerhet. Dels innebär tätortstrafik lägre hastigheter, och därmed färre och lindrigare skador än landsbygdstrafiken. Dels utnyttjas landsbygdskommunernas vägnät ofta av stora andelar ren genomfartstrafik. Landsbygdskommunernas vägnät hanterar därför ofta mer trafik än vad deras befolkning antyder.



Jämfört med övriga landet har de tre storstadskommunerna mycket gemensamt. Däremot ger en jämförelse av skadetalen i de tre storstadskommunerna sinsemellan en mer delad bild. Stockholm har betydligt färre trafikdödade per invånare än Göteborg, men fler svårt skadade.

Skillnaderna mellan de tre städerna i antal döda och svårt skadade per 100 000 invånare har minskat jämfört med tidigare år. I Stockholm har sjukvården inte lämnat uppgifter till trafikolycksstatistiken lika länge som i Malmö och Göteborg. Dessutom är sjukhusstatistiken ännu inte heltäckande i Stockholm.

En jämförelse mellan de uppgifter som finns från sjukhusen i Malmö, Göteborg och Stockholm visar inte på några större skillnader i andel svårt skadade. Detta styrker påståendet att polisen registrerar svåra skador på olika sätt i olika delar av landet. Det gäller alltså att vara försiktig i jämförelser mellan städerna.

PÅVERKANDE FAKTORER

Stockholms stad bedriver ett aktivt trafiksäkerhetsarbete. Samtidigt påverkas trafiksäkerhetsläget i hög grad av faktorer som staden har mindre möjlighet att påverka direkt. Det handlar om faktorer som ekonomisk utveckling, trafikarbetet och befolkningens sammansättning i förhållande till ålder, kön, etniskbakgrund, ekonomisk situation, livsstil och inställningar till miljö och klimat. Framförallt handlar det om faktorer som speglar, eller påverkar, trafikens totala omfattning.

Invånarantalet i Stockholm ökar år från år och befolkningen blir allt äldre och kör bil allt högre upp i åldrarna. Sedan 2005 har stadens befolkning ökat med över 7 procent, vilket innebär en ökad efterfrågan på transporter. Efter en period av tillväxt med 2-3 procent per år har biltrafiktillväxten i Stockholmsregionen som helhet mattats av under de senaste två åren. Den viktigaste orsaken till avmattningen beror troligen på den lågkonjunktur som varit.

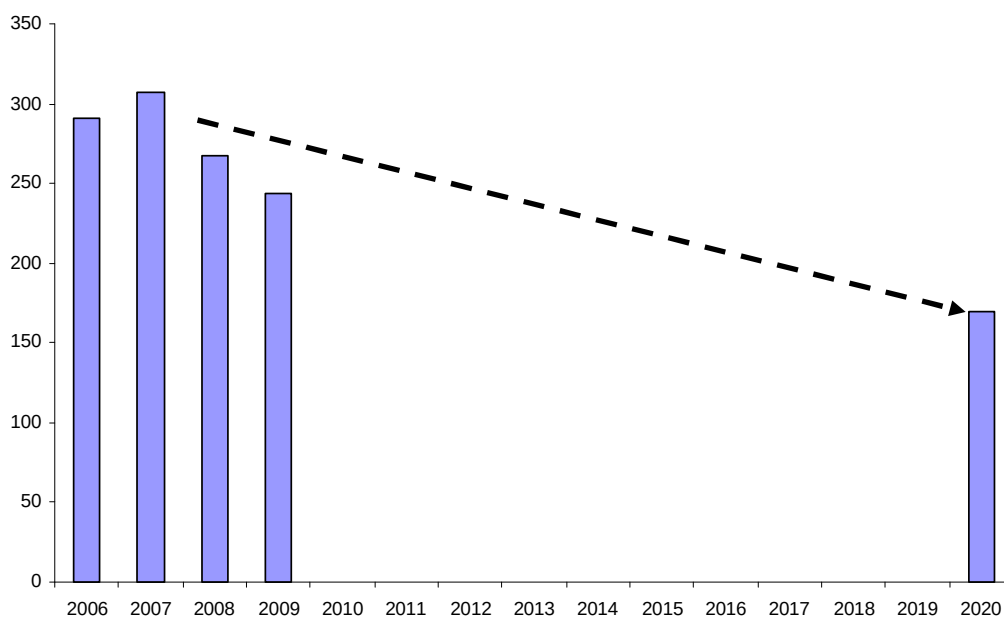
I regionens absoluta kärna, där stora delar av Stockholms stad ligger, är bilden en annan. Förutom den minskning som orsakats av trängselskatten, har trafikvolymerna över det så kallade innerstadssnittet (i huvudsak identiskt med betalsnittet för trängselskatt) legat på nästan samma nivå under minst en 15-årsperiod. Det senaste året har trafiken över betalsnittet visserligen ökat med någon procentenhet, men på flera håll i City har den samtidigt minskat med flera procent.

Sammantaget är bilden alltså att trafiken i Stockholms stad varit i huvudsak oförändrad under de senaste åren, men att den, främst på grund av trängselskattens införande, minskat något jämfört med 2005. Medan biltrafiken i Stockholm legat ganska konstant under de senaste åren, har cykeltrafiken ökat kraftigt – en trend som pågått under flera decennier. Det är glädjande att denna kraftiga ökning, sammantaget en fördubbling över en tjugoårsperiod, inte avspeglar sig i motsvarande ökning vad gäller cykelolyckor.

STADENS TRAFIKSÄKERHET I FRAMTIDEN

År 2009 har fortsatt en trend med minskat antal allvarligt skadade i stockholms-
trafiken, vilket är mycket positivt. Det totala antalet skadade i trafiken har inte
minskat i samma utsträckning.

Det övergripande målet för trafiksäkerhetsutvecklingen i Stockholm åren 2009 till
2020 är en minskning med 40procent av antalet omkomna eller svårt skadade i
den polisrapporterade statistiken. Detta mål har satts med kännedom om den goda
trafiksäkerhetsutvecklingen under 2008 och 2009.



Om den positiva utvecklingen under de senaste åren ska kunna fortsätta kommer
det att krävas betydande insatser på trafiksäkerhetsområdet framöver. En vänd-
ande konjunktur, tillsammans med fortsatt inflyttning, kommer att leda till ökade
trafikmängder i Stockholm. Det faktum att antalet äldre ökar och att många kör bil
allt högre upp i åldrarna kommer också att påverka trafikarbetet. Sannolikt
kommer även cykeltrafiken fortsätter att öka. Dessutom planeras en utbyggd spår-
vagnstrafik i staden. Utan satsning på effektiva trafiksäkerhetsåtgärder kommer
dessa faktorer med stor sannolikhet att leda till en ökning av antal människor som
skadas i Stockholm.



TRAFIKKONTORET

Box 8311, 104 20 Stockholm

Telefon 08-508 272 00

www.stockholm.se/tk