

Trafikolycksutvecklingen i Stockholm 2010



2011-10-17

Rapporten är framtagen av

Trafikkontoret.

Kontaktperson: Anna-Sofia Welanders

Telefon 08-508 261 94

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	4
TRAFIKOLYCKSRAPPORTERING	5
TRAFIKOLYCKSRAPPORTERINGEN I STOCKHOLM	6
UTVECKLINGEN 2006-2010.....	7
ANTAL OMKOMNA OCH SKADADE ENLIGT POLISEN	7
ANTAL OMKOMNA OCH SKADADE ENLIGT POLISEN OCH SJUKHUSEN.....	8
OMKOMNA OCH SKADADE MÅNADSVIS ENLIGT POLISEN	9
OMKOMNA OCH SKADADE MÅNADSVIS ENLIGT POLISEN OCH SJUKHUSEN.....	10
OLYCKOR OCH SKADADE EFTER OLYCKSTYP ENLIGT POLISEN.....	11
OLYCKOR OCH SKADADE EFTER OLYCKSTYP ENLIGT POLISEN OCH SJUKHUSEN	12
OMKOMNA OCH SKADADE EFTER FÄRDSÄTT ENLIGT POLISEN	13
OMKOMNA OCH SKADADE EFTER FÄRDSÄTT ENLIGT POLISEN OCH SJUKHUSEN.....	14
TREDJEDEL AV ALLA TRAFIKSKADADE I STOCKHOLM.....	14
OMKOMNA OCH SKADADE EFTER OMRÅDE ENLIGT POLISEN OCH SJUKHUSEN	15
SKADADE EFTER ÅLDER OCH KÖN.....	16
SKADORNAS SVÅRIGHETSGRAD ENLIGT SJUKHUSEN.....	18
JÄMFÖRELSE MED ANDRA STORSTÄDER OCH RIKET SOM HELHET	19
PÅVERKANDE FAKTORER.....	21
STADENS TRAFIKSÄKERHET I FRAMTIDEN.....	22

BILAGA

TABELLER TRAFIKSKADOR 2010

KARTOR TRAFIKSKADOR 2010

SAMMANFATTNING

Rapporten redovisar trafikolyckor som inträffat i staden 2010 och ingår som en del i uppföljningen av stadens trafiksäkerhetsprogram. Rapporten bygger på statistik över trafikolyckor med personskada enligt polisens rapportering samt uppgifter om skadade på registrerande akutmottagningar.

2010 omkom 12 personer i trafiken i Stockholm. 11 av de 12 personer som omkom 2010 var oskyddade trafikanter (4 gående, 3 cyklister, 1 mopedist och 3 motorcyklister). 9 av de omkomna var yngre än 65 år.

Enligt polisens rapporter dödades och skadades totalt 1 856 personer. Därutöver har akutsjukhusen i länet rapporterat in ytterligare 2 536 personer som trafikskadats i Stockholm. Tillsammans med polisens rapporter innebär detta 4 392 trafikskadade personer. En betydande del av dessa, närmare 1 500 personer skadades som gående i singelolyckor, d.v.s. halkade eller ramlat omkull.

En av de största skillnaderna mellan polisens och sjukhusens statistik är fördelningen på skadade efter trafikantgrupp. I polisens statistik är majoriteten av de skadade bilåkande och endast 15 procent gående. Enligt sjukhusen är majoriteten av de skadade gående. Även i den sammanlagda statistiken är bilisterna en stor grupp och utgör 40 procent av alla skadade trafikanter. De gående utgör också 40 procent av alla skadade.

Den sammanslagna statistiken visar att de gåendes trafikolycksproblem är lika stort som bilisternas. En genomgång av sjukhusens klassificering av skadornas svårighetsgrad visar att gående, cyklister, mopedister och motorcyklister får svårare skador än de som åker i bil. De olyckor där gående halkat eller snubblat innebär ett stort antal personer med svåra skador.

Stadens övergripande mål för trafiksäkerheten är en 40-procentig minskning av antalet omkomna och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor fram till 2020. 2010 registrerade polisen något fler dödade och svårt skadade än åren innan, men antalet ligger än så länge inom ramen för målet.

En vändande konjunktur, tillsammans med fortsatt inflyttning, kommer att leda till ökade trafikmängder i Stockholm. Gruppen äldre ökar för varje år och många äldre fortsätter att köra bil allt högre upp i åldrarna. Staden har också ett uttalat mål att öka cykeltrafiken. Dessutom planeras för ett utbyggt spårvagnsnät. Utan satsningar på effektiva trafiksäkerhetsåtgärder kommer dessa faktorer med stor sannolikhet att leda till en ökning av antal människor som skadas i Stockholm.

TRAFIKOLYCKSRAPPORTERING

Den svenska trafikolycksstatistiken bygger på uppgifter som lagras i databasen STRADA (Swedish TRaffic Accident Data Acquisition), som Transportstyrelsen har huvudmannskapet för. STRADA bygger på uppgifter från två källor. Polisen registrerar trafikolyckor som de har fått kännedom om och som lett till personskada. Denna registrering är rikstäckande i STRADA sedan årsskiftet 2003. Dessutom registrerar ett stort antal akutsjukhus personer som har sökt vård efter att ha skadat sig i trafiken.

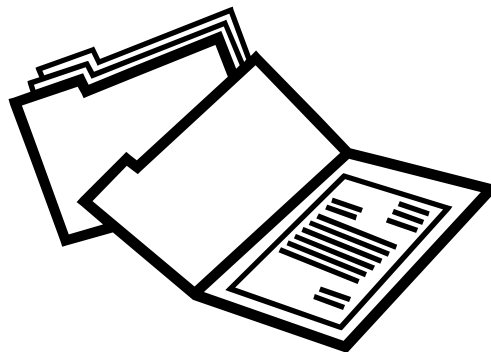
Långt ifrån alla trafikolyckor kommer till polisens kännedom. Sjukhusregistreringen ger därför ett viktigt tillskott i kunskapen om trafikskador. Dels minskar det stora mörkertal som finns i polisens statistik, dels blir kunskapen om skadegraden bättre genom sjukhusens diagnoser av de skadade.

I dagsläget finns inte en heltäckande anslutning till STRADA inom sjukvården i Sverige. Den officiella statistiken baseras därför endast på de polisrapporterade olyckorna.

Sjukhusregistreringen omfattar också singelolyckor med gående, alltså olyckor där gående halkat eller ramlat omkull. Dessa olyckor ingår inte i den officiella definitionen av vägtrafikolycka. Polisens statistik ska därför inte omfatta singelolyckor med gående. Samtidigt utgör dessa olyckor den största delen av skador bland gående.

Mörkertalet i polisens trafikolycksstatistik är särskilt stort för oskyddade trafikanter. Det finns flera anledningar till det. En orsak är att olyckor med gång- och cykeltrafikanter ofta ger små störningar i trafiken, jämfört med bilolyckor (som fordonshaveri eller bärgning med trafikstörningar som följd). Det finns alltså ofta mindre anledning att tillkalla polis när en oskyddad trafikant skadats i trafiken, och den skadade förs ofta direkt till sjukhus.

Trots rapportering från både polis och sjukhus finns det ett mörkertal i olycksstatistiken. Dels finns ett bortfall i sjukhusrapporteringen då det krävs ett medgivande av patienten att uppgifterna registreras i STRADA. Dessutom finns det personer som varken anmäler till polis eller kommer till ett akutsjukhus efter en skada i trafiken.



Trafikolycksrapporteringen i Stockholm

I Stockholm har det under flera år skett en stegvis anslutning av akutsjukhusen. Det är därför svårt att göra jämförelser mellan åren. Huddinge sjukhus var först ut i länet och startade sin rapportering år 2003. Karolinska sjukhuset anslöt sig hösten 2006, och därefter Södersjukhuset 2008 och Sankt Görans sjukhus 2009. Senaste tillskottet är Danderyds sjukhus som anslöt sig i slutet av 2010.

Förändringar i sjukhusrapportering och underrapporteringen i polisens statistik försvårar arbetet med att analysera och tolka trafikolycksstatistiken. Dessutom är antalet olyckor som inträffar relativt få. Enskilda olyckor och slumpmässiga variationer kan därför få stort procentuellt genomslag. Det gäller särskilt när man, som i den här rapporten, studerar ett begränsat geografiskt område och kortare tidsperioder.

Det gäller alltså att vara försiktig med att tolka små procentuella förändringar mellan olika år, olika trafikantgrupper eller olika ålderskategorier som faktiska och verkliga förändringar eller skillnader i trafiksäkerhetsläget.

UTVECKLINGEN 2006-2010

I den här rapporten presenteras statistik över trafikolyckor som inträffat i Stockholms stad 2010 dels för året i sig, dels i förhållande till utvecklingen de senaste åren. Rapporten bygger på statistik över trafikolyckor med personskada enligt polisens rapportering samt uppgifter om skadade på registrerande akutmottagningar. Vad gäller sjukhusregistreringen saknas ibland uppgifter om kommun eller plats i kommunen. Dessa olyckor och personer finns inte med i den statistik som redovisas i denna rapport. Deras totala antal uppskattas till 400 personer.

Eftersom några av akutsjukhusen inte har registrerat olyckor för hela kalenderåret är statistiken från sjukhusen inte heltäckande för år 2010. För året finns ändå så pass många sjukhusregistreringar att det är värdefullt att, för första gången, göra en detaljerad redovisning för Stockholm.

Antal omkomna och skadade enligt polisen

2010 omkom 12 personer i trafiken i Stockholm och 246 personer skadades svårt. Förutom de som fick svåra skador, skadades ytterligare 1 598 personer lindrigt. Sammanlagt skadades 1 856 personer enligt polisens statistik.

Gående, cyklister och motorcyklister dominerar bland de som omkommer i Stockholm. 11 av de 12 personer som omkom 2010 var oskyddade trafikanter (4 gående, 3 cyklister, 1 mopedist och 3 motorcyklister). 8 av de 12 omkomna var män. 9 av de omkomna var yngre än 65 år.

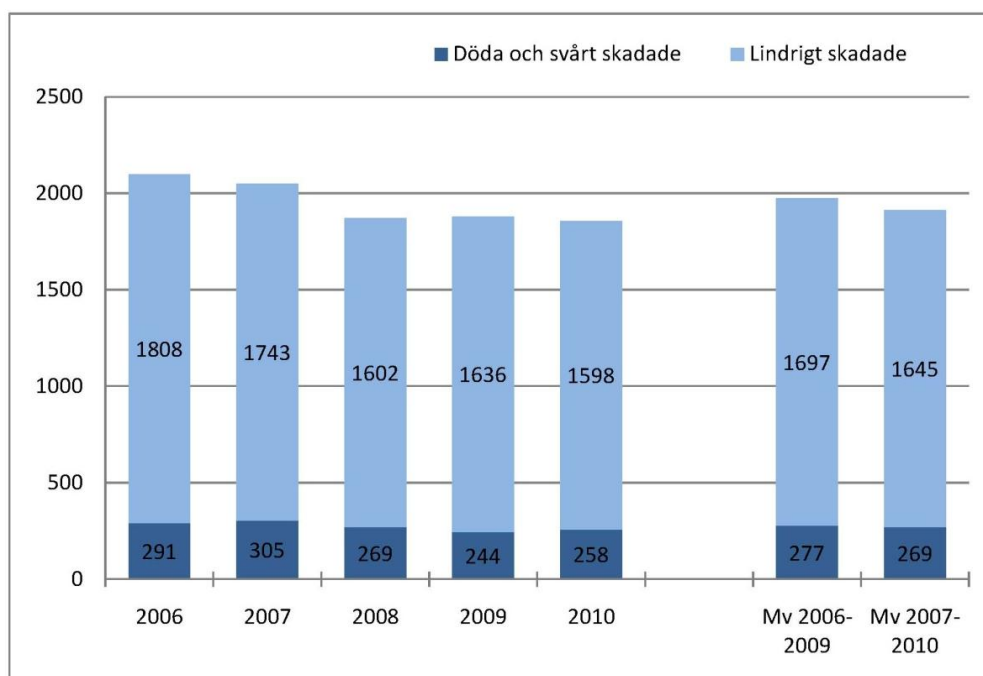


Diagram 1. Antal skadade efter skadegrad och år enligt polisen.

De senaste tre åren har det totala antalet skadade legat på i princip samma nivå och skillnaderna är marginella.

Antalet personer som, enligt polisen, skadades svårt var något högre 2010 jämfört med 2009, men medelvärdet för perioden 2007-2010 lägre än under 2006-2009.

Fler personer har skadats svårt i olyckor mellan gående och motorfordon samt i kollisioner mellan gående, cyklister och mopedister. Däremot var det färre svårt skadade i upphinnandeolyckor (påkörning bakifrån), singelolyckor med motorfordon och i kollisioner mellan cykel och motorfordon.

Hälften av de dödade och svårt skadade skadades i innerstaden.

Antal omkomna och skadade enligt polisen och sjukhusen

I diagrammet nedan visas antalet skadade efter färdssätt och vem som registrerat olyckan. Den understa delen av stapeln visar antalet skadade per färdssätt som bara finns i polisens rapportering, dvs. inte i sjukhusens rapportering. Överst i staplarna visas skadade som bara finns i sjukhusrapporteringen och som aldrig kommit till polisens kännedom. Däremellan visas de skadade som rapporterats av både polisen och sjukhusen.

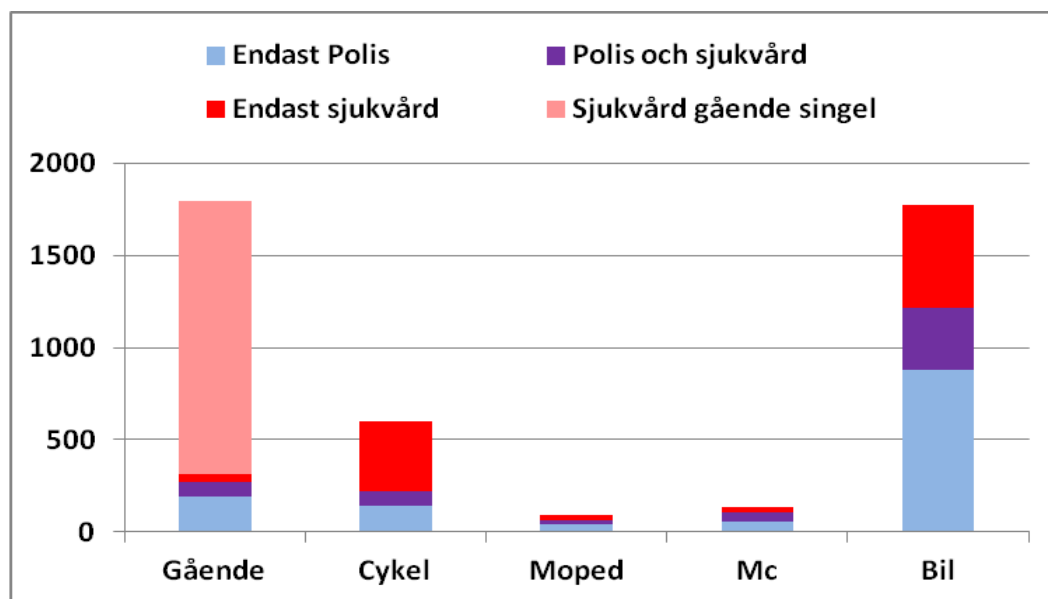


Diagram 2. Antal skadade färdssätt och uppgiftslämnare 2010.

Det framgår tydligt att sjukhusregistreringen tillför ett betydande antal skadade i olycksstatistiken. 2010 har sjukhusen totalt rapporterat in ytterligare 2 536 personer som har trafikskadats. Tillsammans med polisens rapporter blir det 4 392 trafikskadade i Stockholm under 2010. En betydande del av dessa, närmare 1 500 personer, skadades som gående i singelolyckor, d.v.s. halkade eller ramlade omkull.

Omkomna och skadade månadsvis enligt polisen

Diagrammet nedan visar antal skadade fördelade över årets tolv månader enligt polisens statistik. Den heldragna linjen visar hur olyckorna i genomsnitt fördelat sig över årets tolv månader under åren 2006-2009.

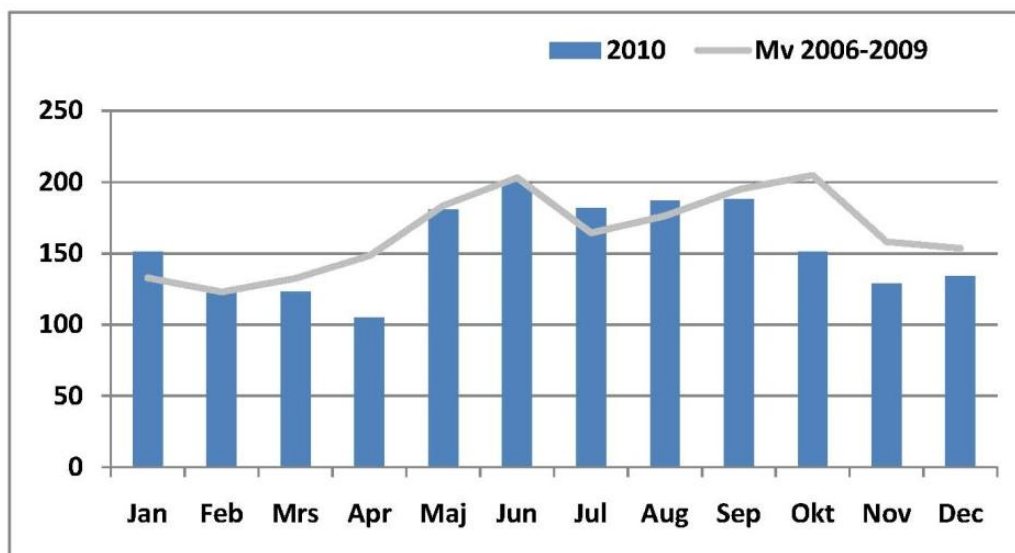


Diagram 3. Antal skadade månadsvis enligt polisen.

Trafikolyckorna och skadade fördelar sig i stort sett likadant som trafiken. Under sommarhalvåret är trafiken intensiv, med många bilar, cyklar och gående, vilket leder till fler konflikter och olyckor. Mellan maj till oktober är skadetalen högre med en nedgång under juli, som är den vanligaste semestermånaden. Juni är den mest skadedrabbade månaden. För sista kvartalet 2010 visar polisens statistik färre skadade jämfört med genomsnittet 2006-2009. Vinterförhållandena 2010, med stora mängder snö, kan ha lett till minskad trafik och lugnare tempo.

Omkomna och skadade månadsvis enligt polisen och sjukhusen

Statistiken från sjukhusen ger en annan fördelning under året. Fler skador har då skett under höst- och vintermånaderna än under sommarhalvåret. Detta beror till stor på singelolyckorna med gående.

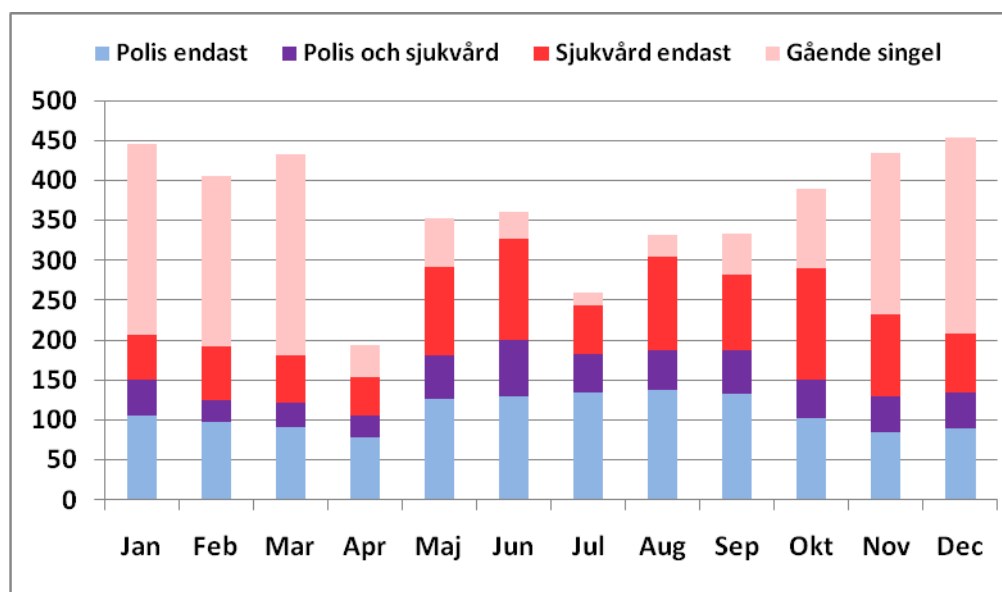


Diagram 4. Antal skadade 2010 månadsvis enligt polisen och sjukhusen.

De sjukhus som rapporterade under hela kalenderåret 2009 och 2010, alltså Karolinska, Huddinge och Södersjukhuset, registrerade tillsammans mer än 50 procent fler skadade gående i singelolyckor under 2010 jämfört med 2009. Drygt 70 procent av olyckorna var halkolyckor. Under vintermånaderna både i början och i slutet av 2010 hade Stockholm ovanligt mycket snö. Dessutom skedde växlingar mellan plus- och minusgrader följt av långvarig kyla.

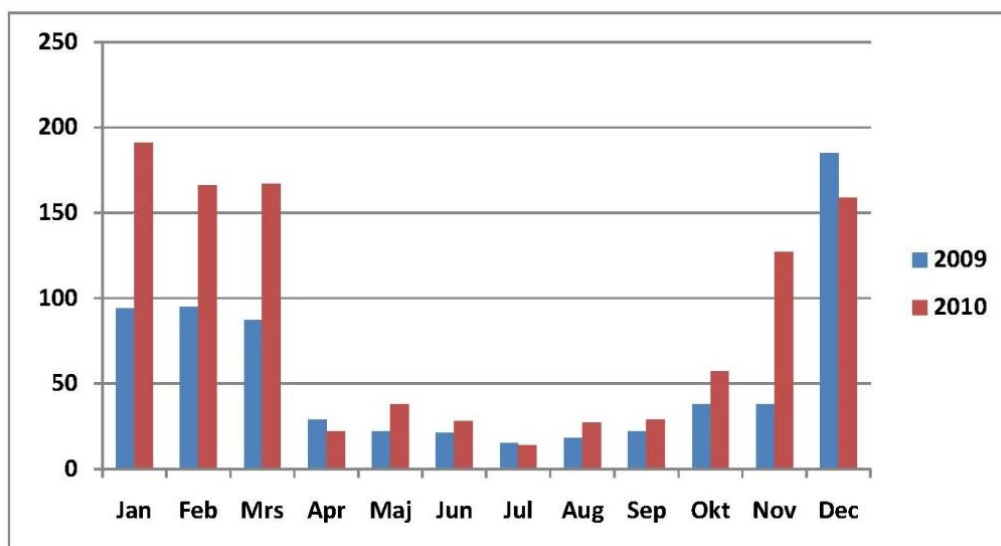


Diagram 5. Antal skadade gående i singelolyckor månadsvis enligt rapportering från Karolinska sjukhuset, Huddinge sjukhus och Södersjukhuset.

Olyckor och skadade efter olyckstyp enligt polisen

Enligt polisens statistik skadas flest personer i upphinnandeolyckor, alltså påkörningar bakifrån och i kollisioner mellan motorfordon och gående/cyklister.

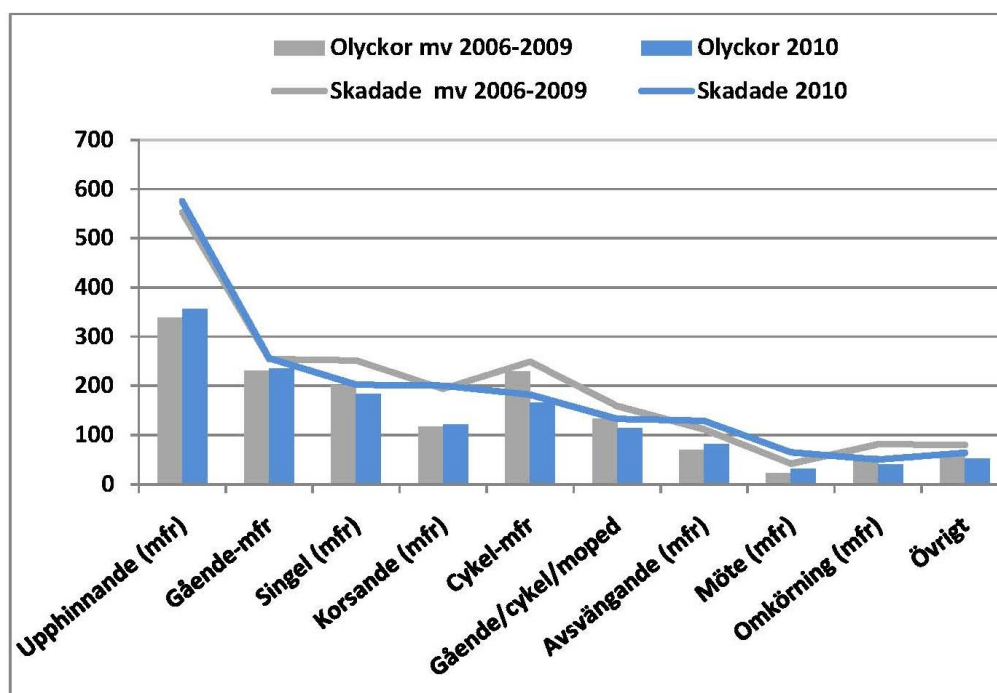


Diagram 6. Antal olyckor och skadade efter olyckstyp enligt polisen.

2010 var det färre som skadades i singelolyckor med motorfordon och i kollisioner mellan cyklister och motorfordon jämfört med medelvärdet 2006-2009. De övriga förändringarna är små och kan bero på slumpmässiga variationer.

Olyckor och skadade efter olyckstyp enligt polisen och sjukhusen

Statistiken från både polis och sjukhus ger även här en annan bild. Den enskilt största olyckstypen är singelolyckor med gående. Därefter kommer upphinnande-olyckor. På tredje plats kommer olyckor där cyklister, gående och mopedister skadas utan inblandning av motorfordon. I dessa olyckor ingår singelolyckor med cykel och moped samt olika typer av kollisioner mellan de tre trafikantslagen.

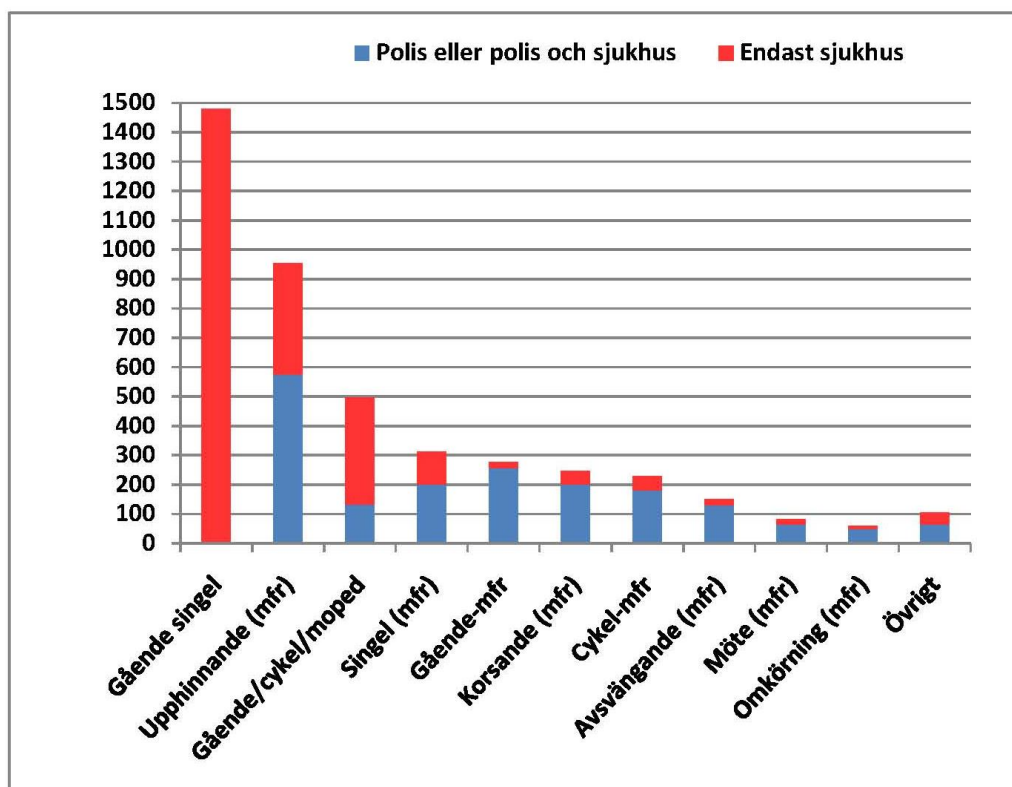


Diagram 7. Totalt antal skadade efter olyckstyp och uppgiftslämnare 2010.

Omkomna och skadade efter färdssätt enligt polisen

I polisens statistik är majoriteten av de skadade bilåkande, 1 195 personer år 2010. I kategorin bil ingår här personbil, lastbil, buss och även skadade i spårvagn eller arbetsfordon. Under de senaste åren har antalet skadade bilister minskat jämfört med tidigare år.

15 procent, 272 personer av de skadade, var gående. De flesta gående skadas i kollision med bil eller motorcykel. Var tionde gående 2010 blev skadad i kollision med cyklist eller mopedist.

Två tredjedelar av cyklisterna skadades i kollision med bil eller motorcykel. Antalet skadade cyklister 2010 var det lägsta på många år, 224 personer.

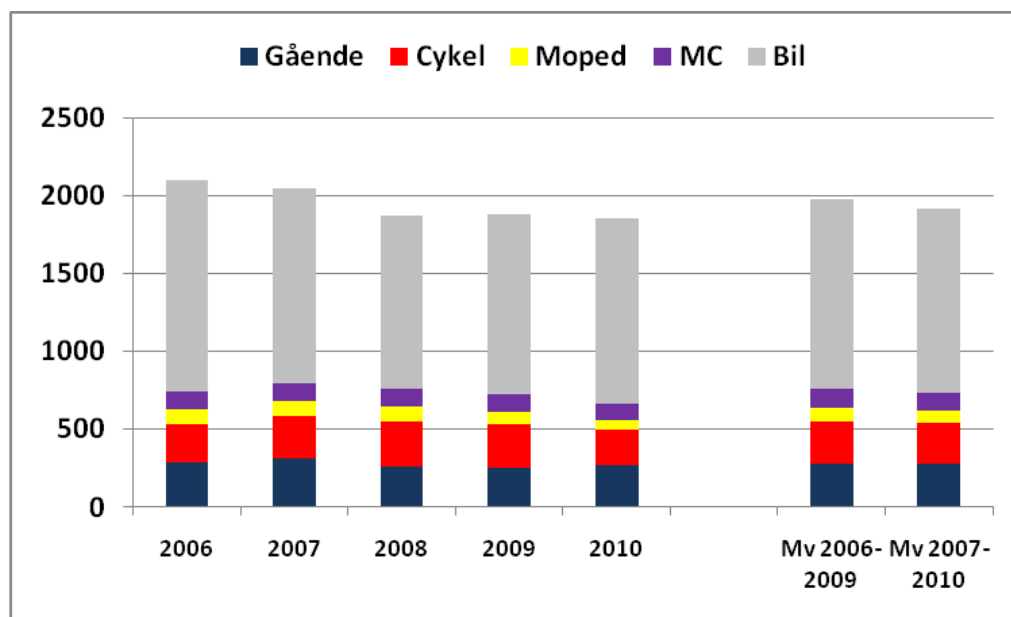


Diagram 7. Antal skadade efter färdssätt och år enligt polisen.

Mopedisterna är relativt få bland de skadade, 59 personer år 2010 vilket är färre än åren innan. Omkring 100 motorcyklister skadas årligen. 40 procent av dessa skadas i singelolyckor.

Omkomna och skadade efter färdssätt enligt polisen och sjukhusen

2010 rapporterade de anslutna akutsjukhusen in ytterligare 2 536 personer som skadade i trafiken i Stockholm. Tillsammans med polisens rapporter ger det 4 392 trafikskadade i Stockholm. Närmare 1 500 av dem är gående som har halkat, snubblat eller fallit omkull. Singelolyckor med gående står alltså för en tredjedel av alla trafikskadade i Stockholm.

Även i den sammanlagda statistiken är bilisterna en stor grupp och står för 40 procent av alla skadade trafikanter. De gående har en lika stor andel, 40 procent. Detta kan jämföras med polisens statistik där de gående utgjorde 15 procent av alla skadade.

I den sammanslagna statistiken är alltså gåendes trafikolycksproblem lika stort som bilisternas. Som framgår av diagram 8 tillkommer också ett stort antal skadade cyklister genom sjukhusrapporteringen.

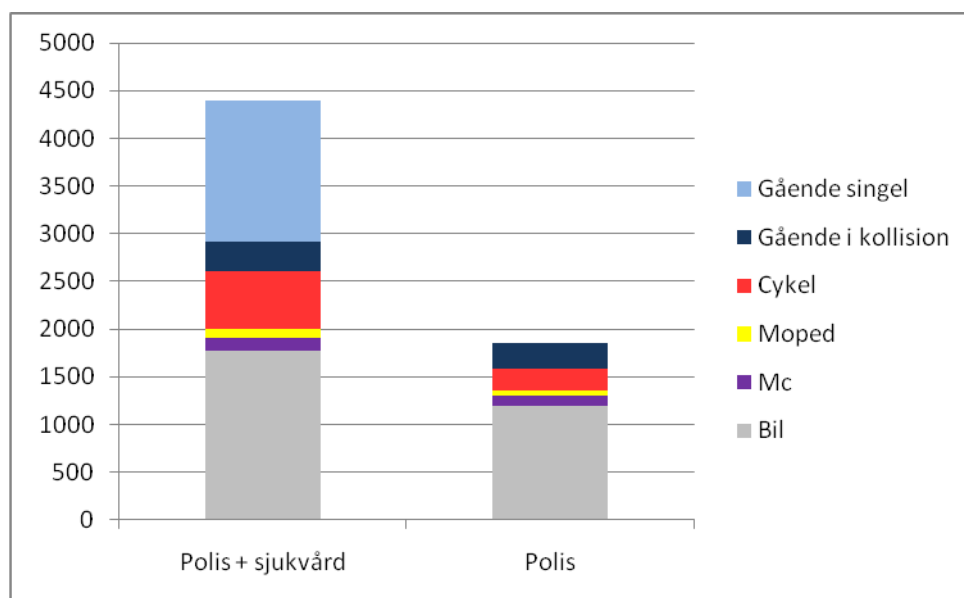


Diagram 8. Antal skadade efter färdssätt 2010 enligt polis och sjukhus.

Den största skillnaden mellan polisens och sjukhusens statistik är fördelning mellan trafikantgrupperna. Enligt sjukhusen är majoriteten av de skadade gående. Enligt polisen är de flesta som skadas bilister.

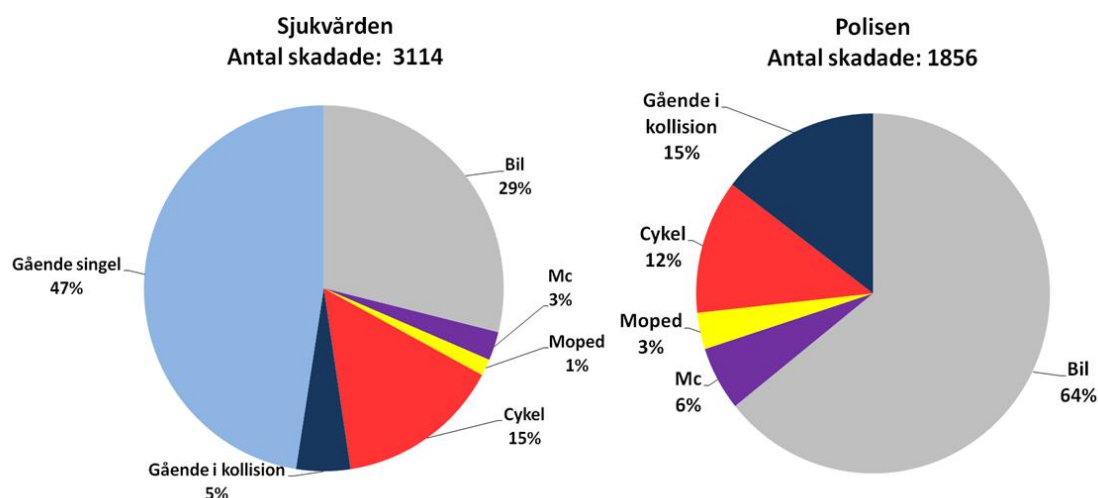


Diagram 9. Skadade 2010 efter trafikantkategori enligt sjukhusen i jämförelse med polisen.

Omkomna och skadade efter område enligt polisen och sjukhusen

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.

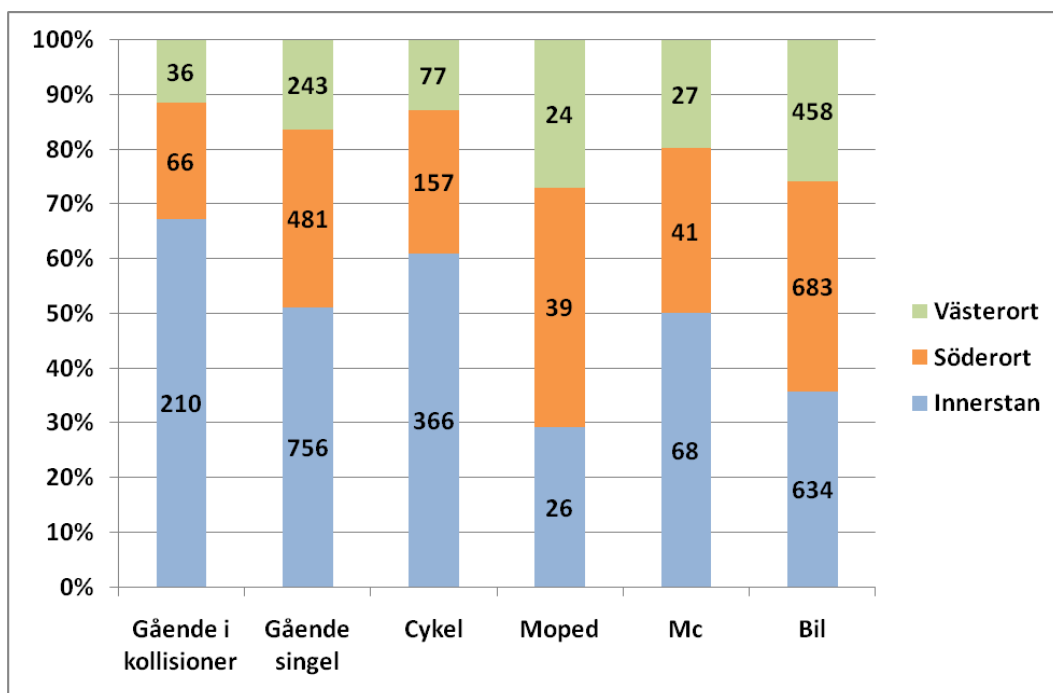


Diagram 10. Alla skadade 2010 enligt polis och sjukhus. Relativ fördelning per område och färdssätt.

I ytterstaden är det fler bilåkande som skadas. I ytterstaden finns flera trafikleder med hastighetsbegränsningen 70 km/tim. Trafiken är också glesare än i innerstaden, vilket kan inbjuda förare att välja en 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

Enligt polisens statistik skadas fler män än kvinnor i trafiken. 70 procent av skadade fordonsförare i polisens statistik var män. Kvinnorna skadas i högre utsträckning som bilpassagerare (58%) och gående (52%).

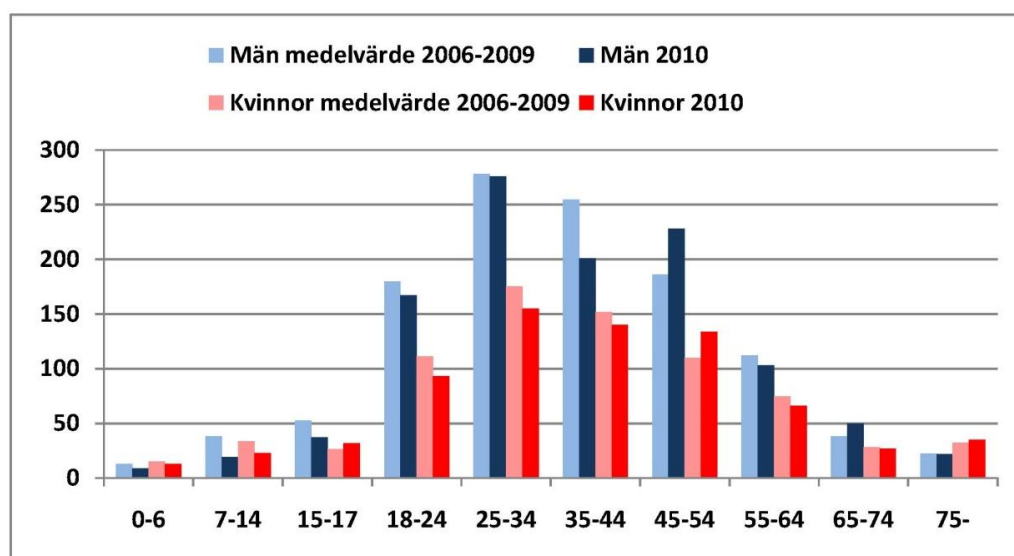


Diagram 11. Antal skadade per åldersgrupp och kön enligt polisens rapportering.

I de allra yngsta och de allra äldsta åldersgrupperna har fler kvinnor än män skadats. Gnerellt sett är kvinnors kroppar skörare än mäns vilket innebär att de riskerar att få svårare skador än män som drabbas av motsvarande kraft i en olycka. Särskilt utsatta är kvinnor över 75 år.

Bland kvinnorna skadades färre i åldersgrupperna 18-44 år och 55-64 år jämfört med genomsnittet 2006-2009. Däremot var det fler skadade kvinnor i gruppen 45-54 år.

Bland männen skadades färre i åldergruppen 35-44 år och fler i gruppen 45-54 år jämfört med genomsnittet för åren innan.

I singelolyckor med gående är två tredjedelar av de skadade kvinnor. När singelolyckorna med gående inkluderas i olycksstatistiken skadades lika många män som kvinnor år 2010.

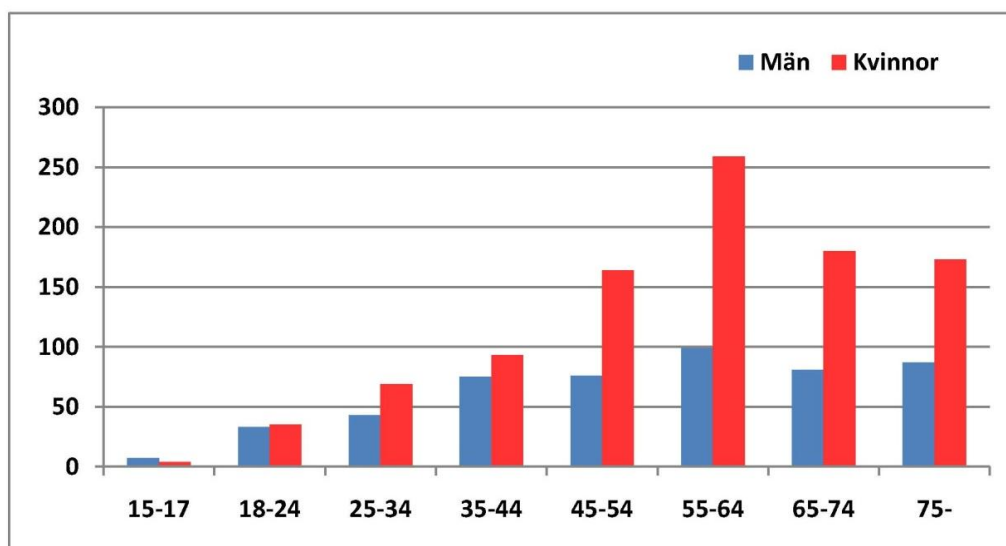


Diagram 12. Antalet skadade fotgängare i singelolyckor per åldersgrupp och kön år 2010.

Barn drabbas generellt sett sällan av vägtrafikskador i Stockholm. I synnerhet som man ser till deras andel av befolkningen. Åldersgrupperna 18-24 år och 45-54 år har högst antal skadade i förhållande till deras befolkningsantal.

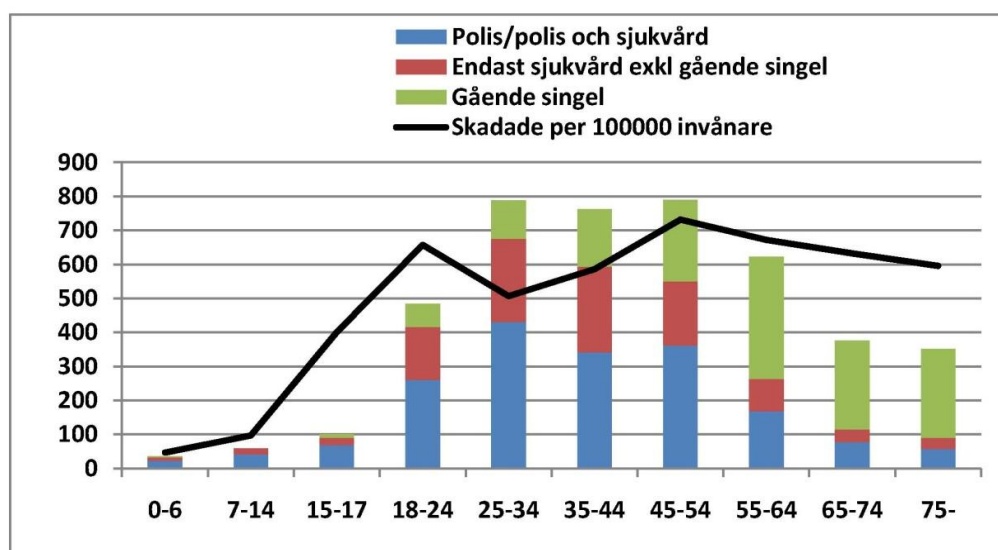


Diagram 13. Antal skadade per åldersgrupp och antal skadade per 100000 invånare år 2010.

Skadornas svårighetsgrad enligt sjukhusen

I sjukhusregistreringen baseras graden på skadans svårighet på sjukhusens diagnoser av skadan. Det ger en avsevärt bättre bild av skadegraden än vad som finns i polisens statistik.

Sjukhusen klassificerar skador enligt den så kallade ISS-skalan (Injury Severity Score) där en högre siffra innebär allvarligare skada. Enligt Trafikverket klassificeras skadegraden enligt följande:

- Oskadad: ISS 0
- Lätt skadad: ISS 1-3
- Måttligt skadad: ISS 4-8
- Allvarligt skadad: ISS 9-

Diagrammet visar sjukhusens bedömning av skadegraden för de som registrerats i Stockholm 2010.

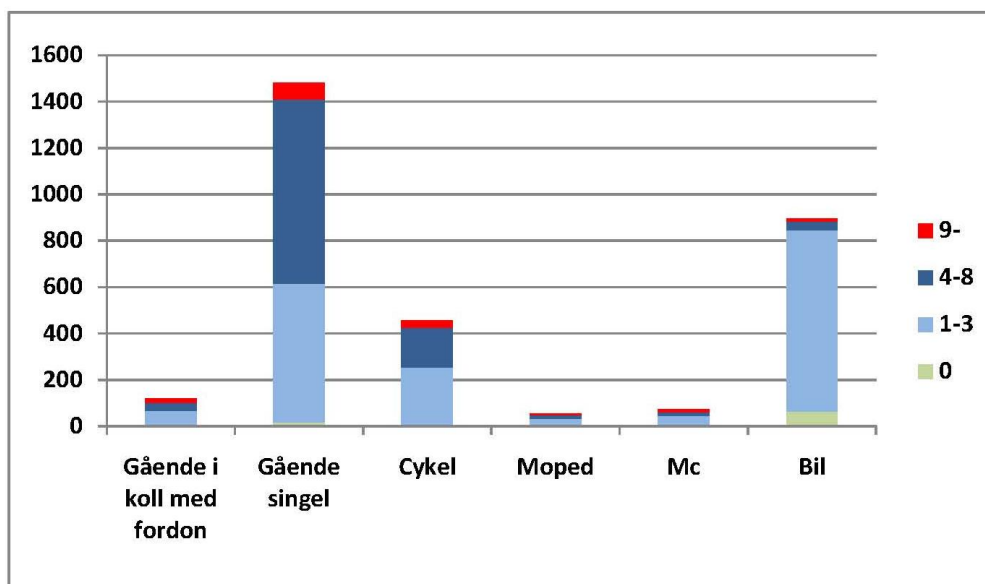


Diagram 14. Skadade efter skadegrad (ISS) och färd sätt år 2010 enligt sjukhusen

En större andel av de oskyddade trafikanterna – gående, cyklister, mopedister och motorcyklister – får svårare skador än de som åker i bil.

De olyckor där gående halkat eller snubblat ger ett stort antal personer med svåra skador.

Jämförelse med andra storstäder och riket som helhet

12 dödade personer i stockholmstrafiken under 2010 motsvarar 1,4 trafikdödade per 100 000 invånare. Det är betydligt färre än motsvarande siffra för Sverige som helhet (3,1). Även när de svårt skadade tas med i jämförelsen är läget bättre i Stockholm (31) än i riket (34).

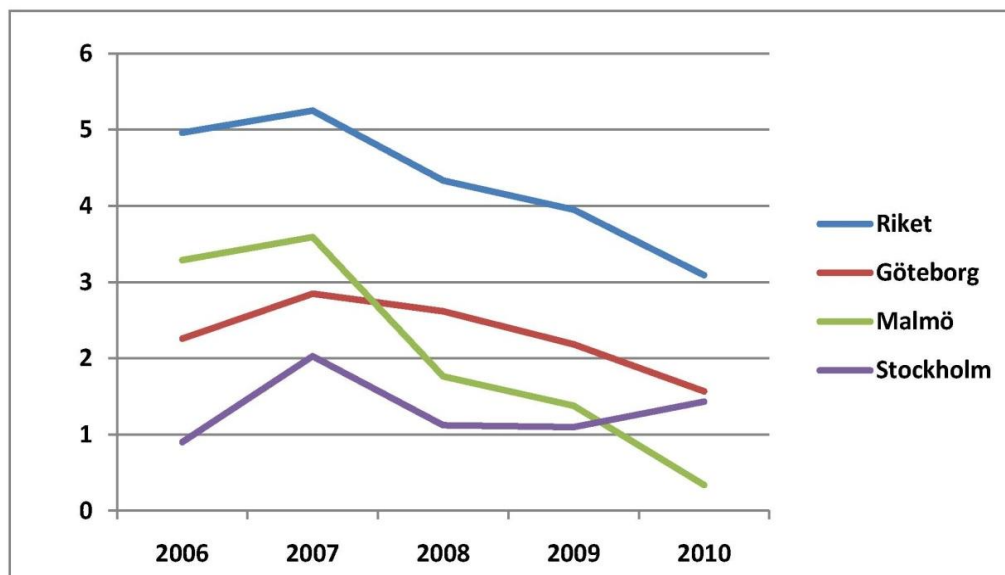


Diagram 15. Antal dödade i trafikolyckor per 100000 invånare.

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. Dessutom utnyttjas landsbygdskommunernas vägnät ofta av stora delar genomfartstrafik. Landsbygdskommunernas vägnät hanterar därför ofta mer trafik än vad de borde i förhållande till befolkningsunderlaget.

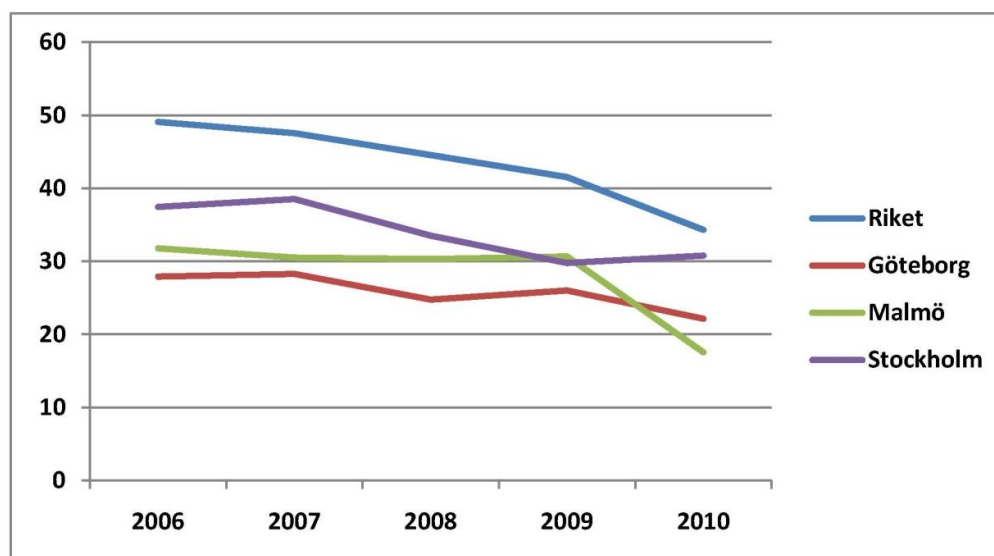


Diagram 16. Antal dödade och svårt skadade i trafikolyckor enligt polisen per 100000 invånare.

Jämfört med övriga landet har de tre storstadskommunerna mycket gemensamt. En jämförelse av skadetalen mellan de tre kommunerna ge en mer delad bild.

Malmö har betydligt lägre antal trafikdödade per invånare än både Stockholm och Göteborg. Stockholm ligger något bättre till än Göteborg. Däremot har Stockholm betydligt fler svårt skadade, enligt polisens bedömning, per invånare än både Göteborg och Malmö.

I både Göteborg och Malmö finns en långvarig tradition bland sjukhusen att registrera trafikskadade. 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, etnisk bakgrund, 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. Mellan 2005 och 2010 har stadens befolkning ökat med nästan 10 procent, vilket innebär en ökad efterfrågan på transporter.

Biltrafiktillväxten i Stockholmsregionen som helhet har mattats av. Trafikkontorets årliga trafikmätningar för de senaste åren visar på förändringar med endast enstaka procent. Detta gäller såväl för trafiken över kommunens yttre gränser som för trafiken in över tullarna. Lokalt finns stora förändringar, men de beror oftast på tillfälliga vägarbeten.

Sammantaget ger detta att trafiken i Stockholms stad i stort sett varit oförändrad under de senaste åren, men att den, främst på grund av trängselskatten, minskat något jämfört med 2005.

Under det senaste decenniet har cykeltrafiken ökat kraftigt. Denna ökning har inte gett motsvarande ökning i antalet cykelolyckor.

STADENS TRAFIKSÄKERHET I FRAMTIDEN

I stadens trafiksäkerhetsprogram är det övergripande målet fram till 2020 en 40-procentig minskning antalet dödade och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor.

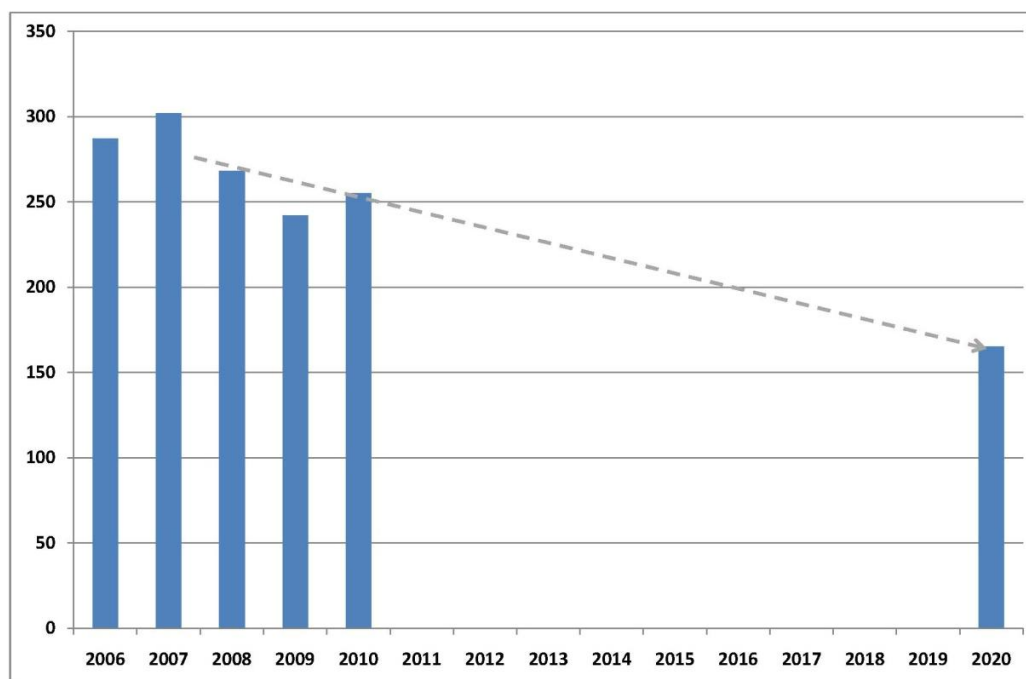


Diagram 17. Döda och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor samt staden mål för 2020.

Totala registrerade polisen något färre skadade i trafiken 2010 än året innan. Däremot var det fler dödade och svårt skadade 2010, men antalet ligger ändå inom ramen för stadens mål 2020.

En vändande konjunktur, tillsammans med fortsatt inflyttning, kommer att leda till ökat transportbehov och därmed ökade trafikmängder i Stockholm. Det faktum att gruppen äldre ökar och att många fortsätter att köra bil allt högre upp i åldrarna kommer att också påverka trafikarbetet. Staden har hög ambition att öka cykeltrafiken. Dessutom planeras för ett utbyggt spårvägsnät.

Utan större satsningar på effektiva trafiksäkerhetsåtgärder kommer dessa faktorer med största sannolikhet att leda till en ökning av skadade människor i trafiken i Stockholm. Det kommer därför att krävas betydande insatser på trafiksäkerhetsområdet under de kommande åren om staden ska lyckas i sina ambitioner fram till 2020.

BILAGA

Tabeller trafikskador 2010

Område	2006	2007	2008	2009	2010
Innerstan	126	144	132	109	130
Söderort	42	69	56	58	66
Västerort	123	92	81	77	62
Totalt	291	305	269	244	258

Tabell 1. Antal dödade och svårt skadade enligt polisen områdesvis.

Område	Rapportör	Färdsätt					Totalt
		Gående	Cykel	Moped	Mc	Bil	
Innerstan	Polis/Polis+sjukvård	184	160	19	51	421	835
	Endast sjukv exkl Gående singel	26	206	7	17	213	469
	Gående singel	756					756
	Summa	966	366	26	68	634	2060
Söderort	Polis/Polis+sjukvård	57	37	27	33	456	610
	Endast sjukv exkl Gående singel	9	120	12	8	227	376
	Gående singel	481					481
	Summa	547	157	39	41	683	1467
Västerort	Polis/Polis+sjukvård	31	27	15	23	315	411
	Endast sjukv exkl Gående singel	5	50	9	4	143	211
	Gående singel	243					243
	Summa	279	77	24	27	458	865
Hela staden	Polis/Polis+sjukvård	272	224	61	107	1192	1856
	Endast sjukv exkl Gående singel	40	376	28	29	583	1056
	Gående singel	1480					1480
	Summa	1792	600	89	136	1775	4392

Tabell 2. Totalt antal skadade områdesvis efter färdsätt och uppgiftslämnare 2010.

Skadade personer efter färdstätt per stadsdelsnämnd år 2010

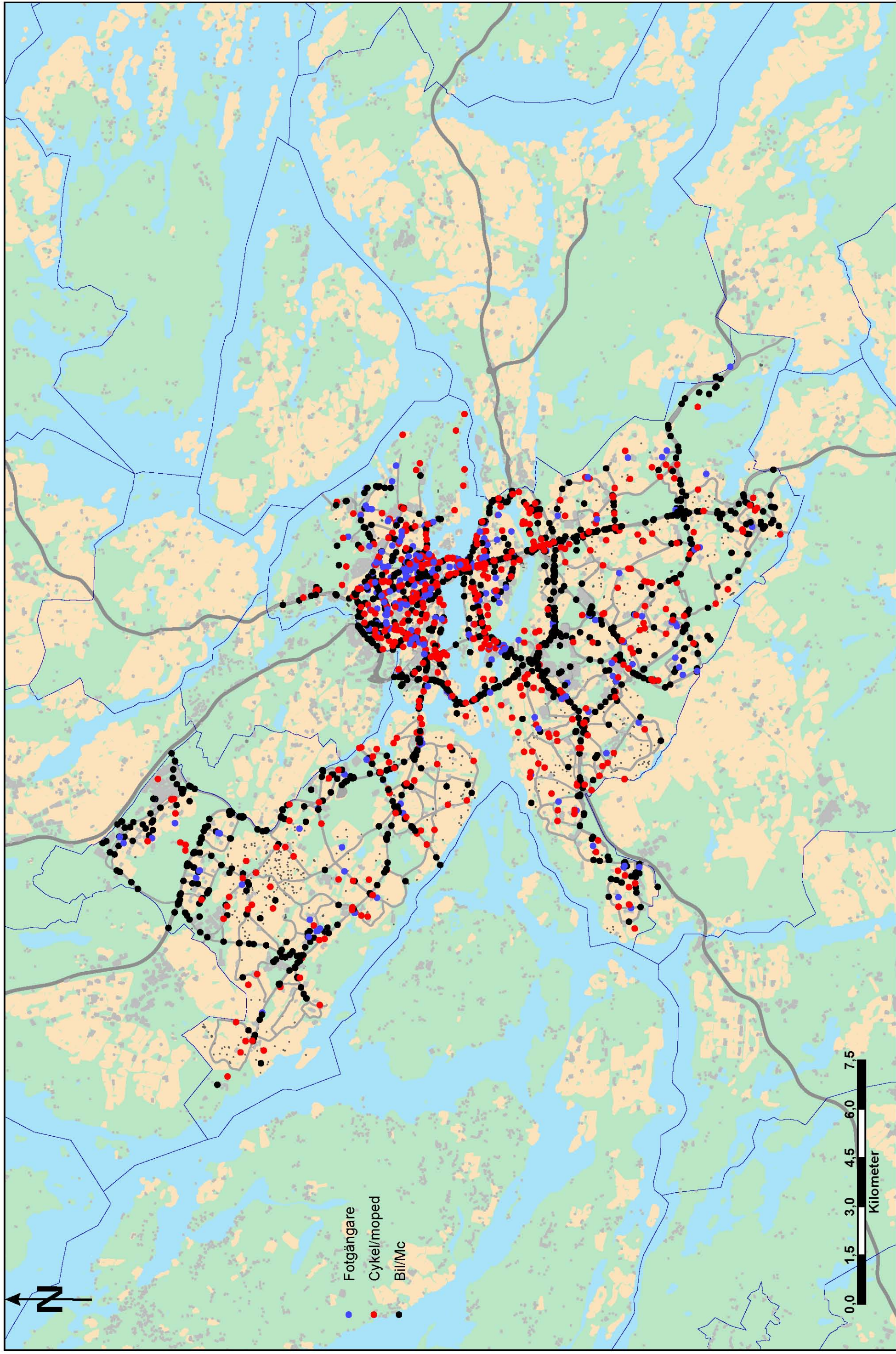
	Rapporterat av			
	Polis eller polis och sjukvård	Endast sjukvård exkl gående singel	Sjukvård, gående singel	Totalt
Innerstan totalt	835	469	756	2061
Gående	184	26	756	966
Cykel	160	206		366
Moped	19	7		26
MC	51	17		69
Bil	421	213		634
Kungsholmen	143	72	89	304
Gående	15	1	89	105
Cykel	26	33		59
Moped	3	1		4
MC	9	4		13
Bil	90	33		123
Norrmalm	321	154	226	701
Gående	85	13	226	324
Cykel	68	62		130
Moped	7	2		9
MC	19	5		24
Bil	142	72		214
Södermalm	250	167	314	731
Gående	49	5	314	368
Cykel	39	87		126
Moped	4	2		6
MC	21	7		28
Bil	137	66		203
Östermalm	121	77	127	325
Gående	35	7	127	169
Cykel	27	24		51
Moped	5	2		7
MC	2	2		4
Bil	52	42		94

Skadade personer efter färdstätt per stadsdelsnämnd år 2010

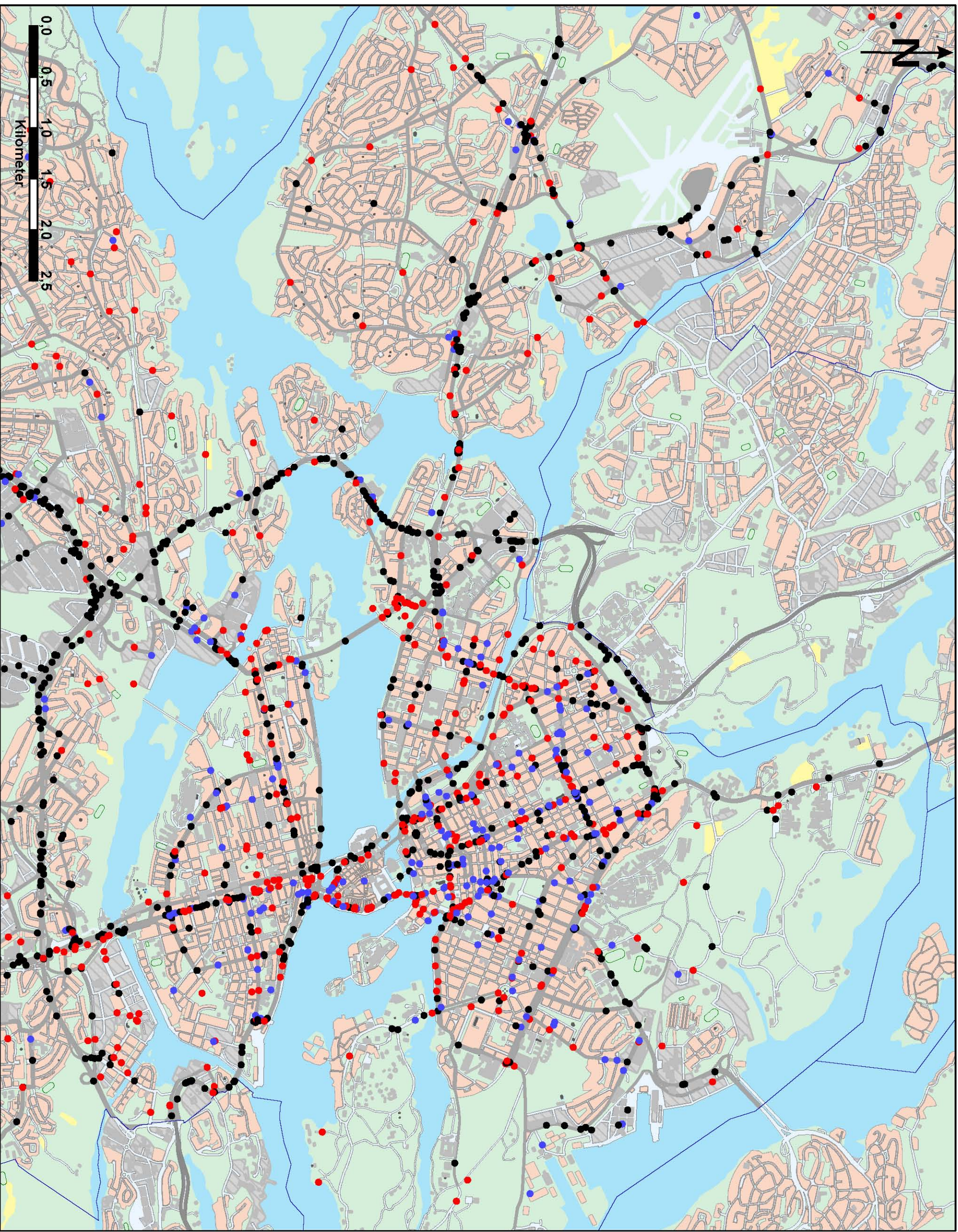
	Rapporterat av			
	Polis eller polis och sjukvård	Endast sjukvård exkl gående singel	Sjukvård, gående singel	Totalt
Söderort totalt	610	376	480	1466
Gående	57	9	480	546
Cykel	37	120	0	157
Moped	27	12	0	39
MC	33	8	0	41
Bil	456	227	0	683
Enskede-Årsta och Vantör	227	133	154	514
Gående	18	3	154	175
Cykel	15	34		49
Moped	8	3		11
MC	7			7
Bil	179	93		272
Farsta	95	60	77	232
Gående	6		77	83
Cykel	1	18		19
Moped	3	1		4
MC	7	3		10
Bil	78	38		116
Hägersten-Liljeholmen	158	107	122	387
Gående	13	3	122	138
Cykel	12	36		48
Moped	6	5		11
MC	8	3		11
Bil	119	60		179
Skarpnäck	37	24	45	106
Gående	5	1	45	51
Cykel	5	12		17
Moped	1			1
MC	6	1		7
Bil	20	10		30
Skärholmen	45	26	56	127
Gående	9	1	56	66
Cykel	2	12		14
Moped	3	1		4
MC	3			3
Bil	28	12		40
Älvsjö	48	26	26	100
Gående	6	1	26	33
Cykel	2	8		10
Moped	6	2		8
MC	2	1		3
Bil	32	14		46

Skadade personer efter färdstätt per stadsdelsnämnd år 2010

	Rapporterat av			
	Polis eller polis och sjukvård	Endast sjukvård exkl gående singel	Sjukvård, gående singel	Totalt
Västerort totalt	411	211	243	865
Gående	31	5	243	279
Cykel	27	50	0	77
Moped	15	9	0	24
MC	23	4	0	27
Bil	315	143	0	458
Hässelby-Vällingby	63	43	68	174
Gående	6	2	68	76
Cykel	4	11		15
Moped	4	2		6
MC	5			5
Bil	44	28		72
Rinkeby-Kista	108	34	54	196
Gående	7		54	61
Cykel		5		5
Moped	2			2
MC	7	1		8
Bil	92	28		120
Bromma	145	92	86	323
Gående	16	1	86	103
Cykel	20	23		43
Moped	7	6		13
MC	8	2		10
Bil	94	60		154
Spånga-Tensta	95	42	35	172
Gående	2	2	35	39
Cykel	3	11		14
Moped	2	1		3
MC	3	1		4
Bil	85	27		112

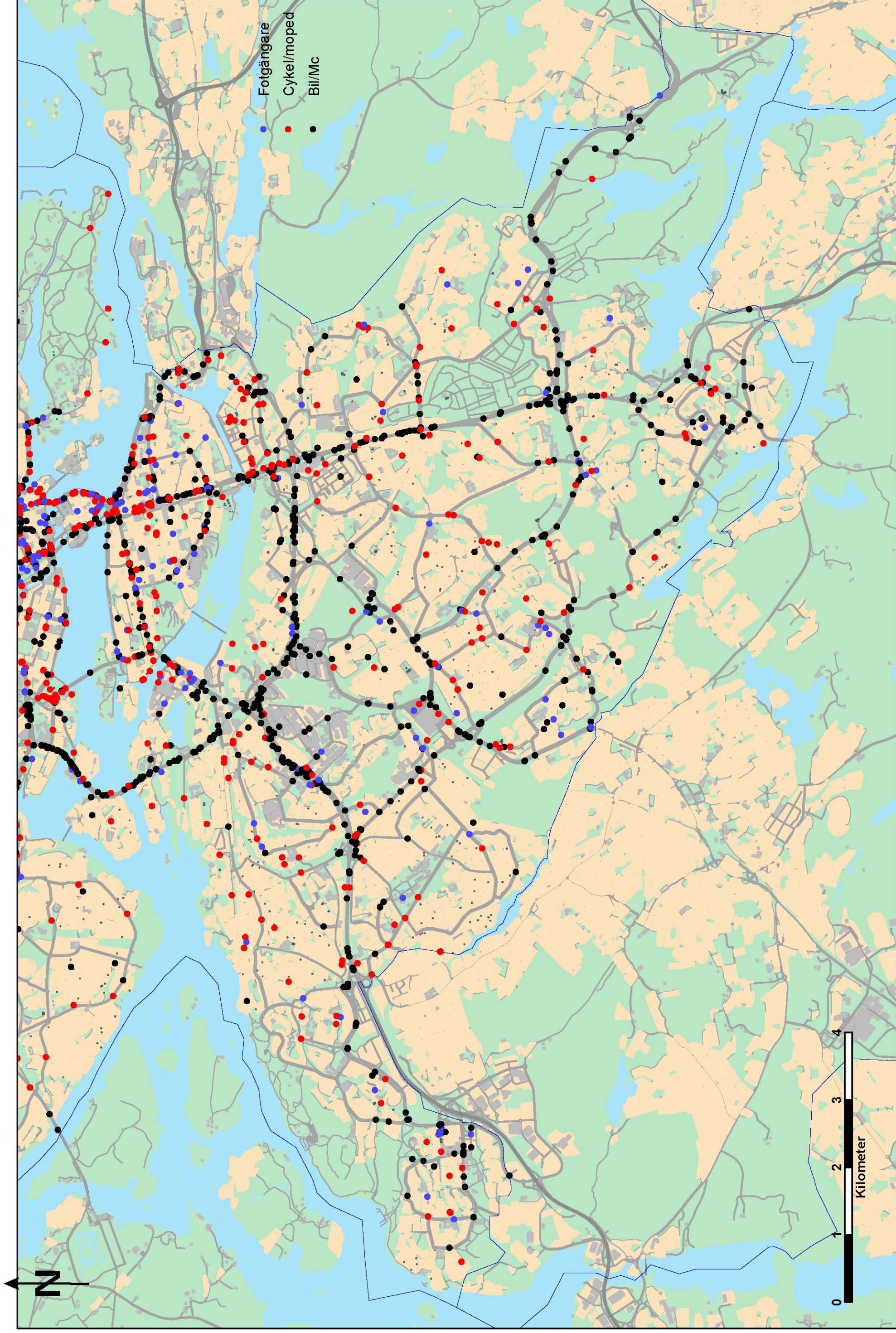


Skadade utom gående singel efter färd sätt 2010

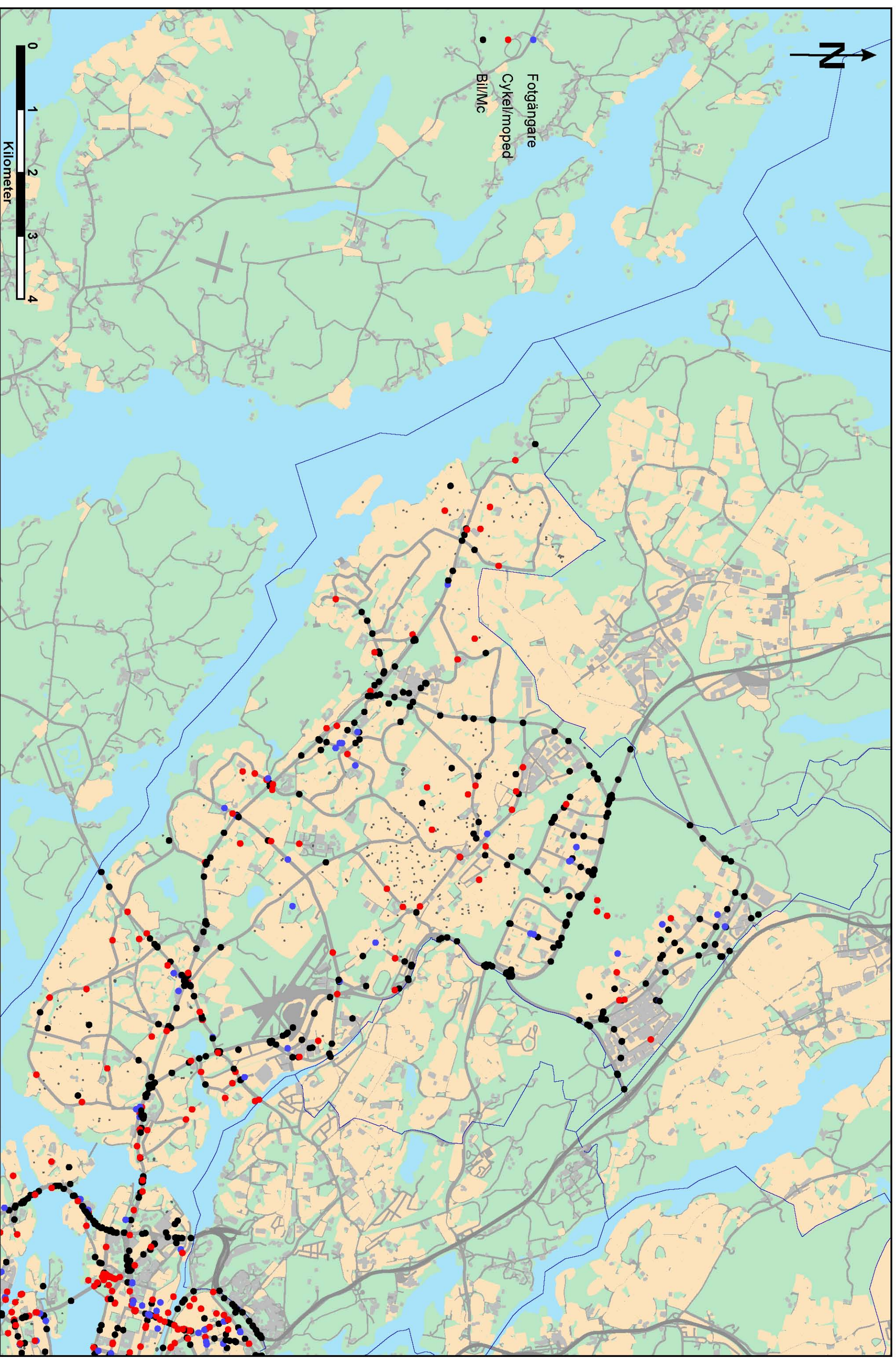


- Fotgängare
- Cykel/moped
- Bil/Mc

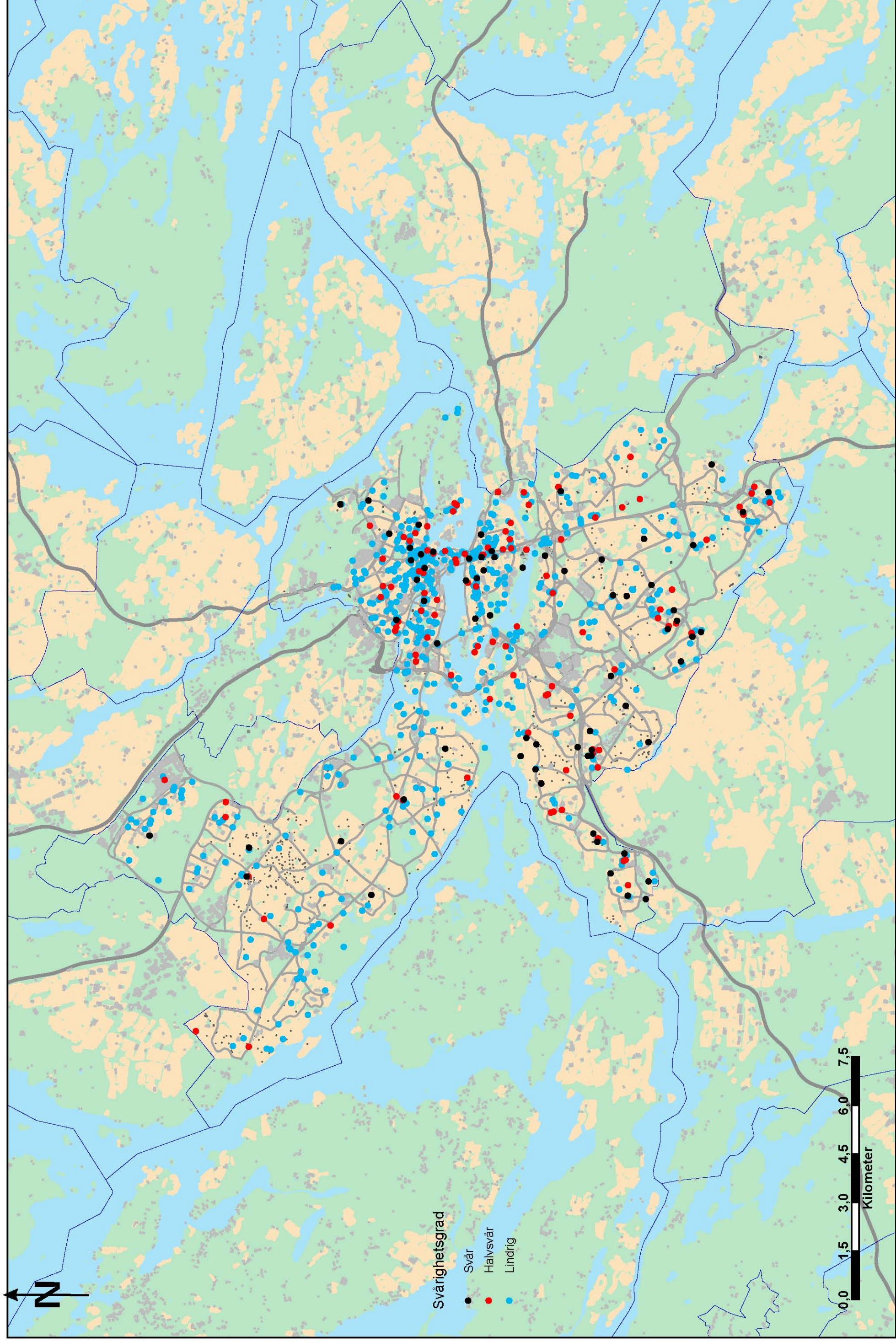
Skadade utom gående singel efter färd sätt 2010



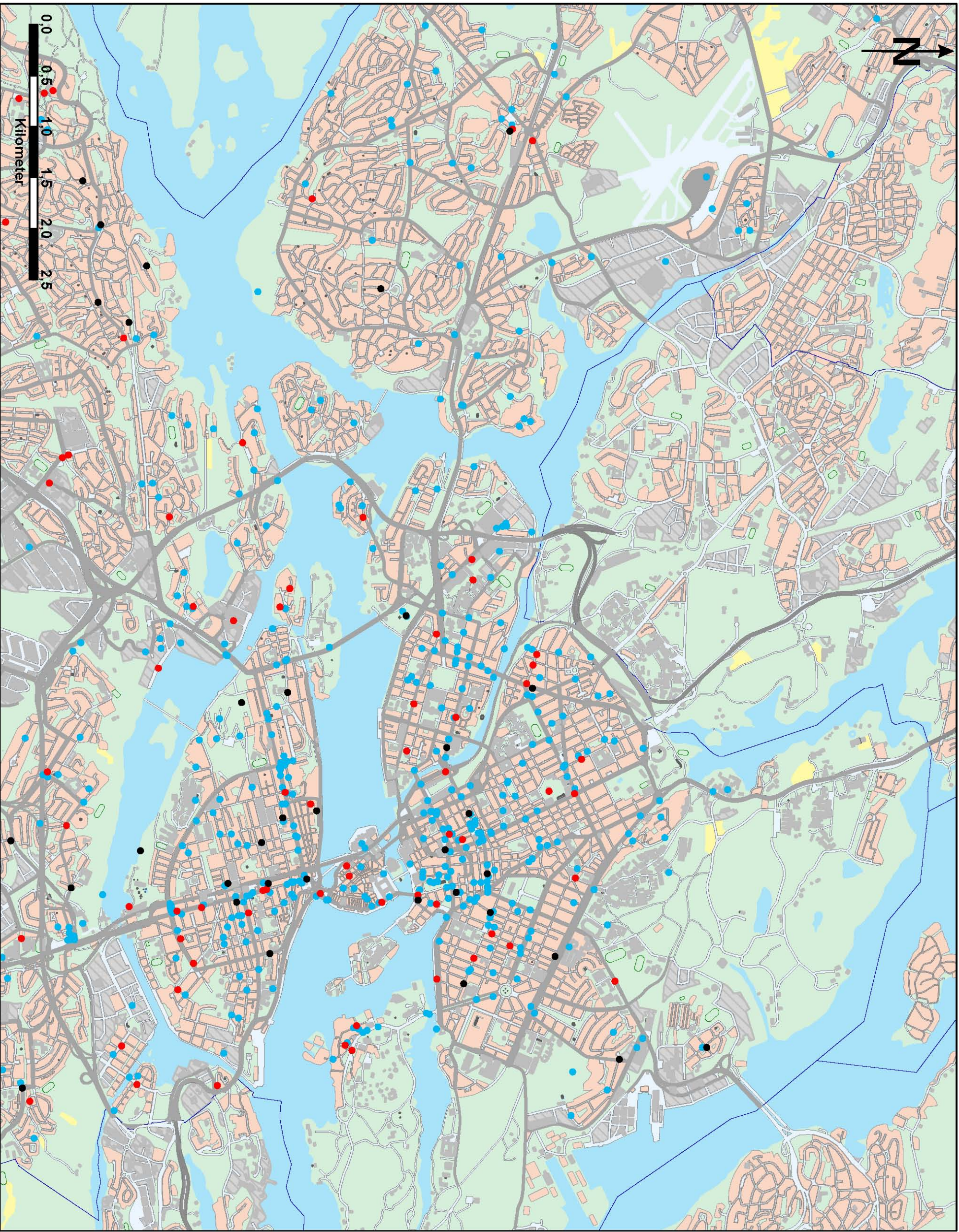
Skadade utom gående singel efter färdssätt 2010



Skadade utom gående singel efter färd sätt 2010



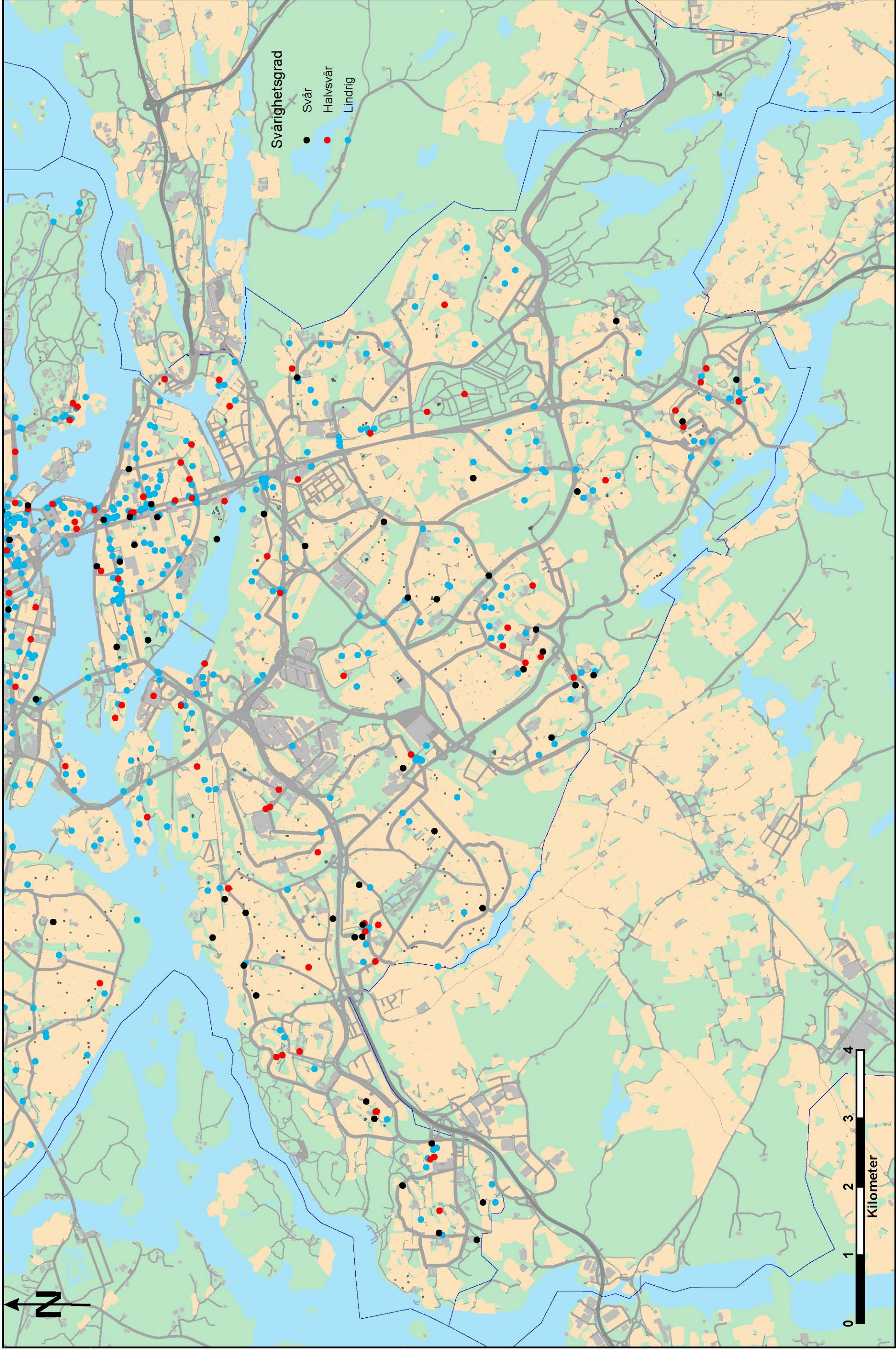
Skadeade gående i singelolyckor 2010



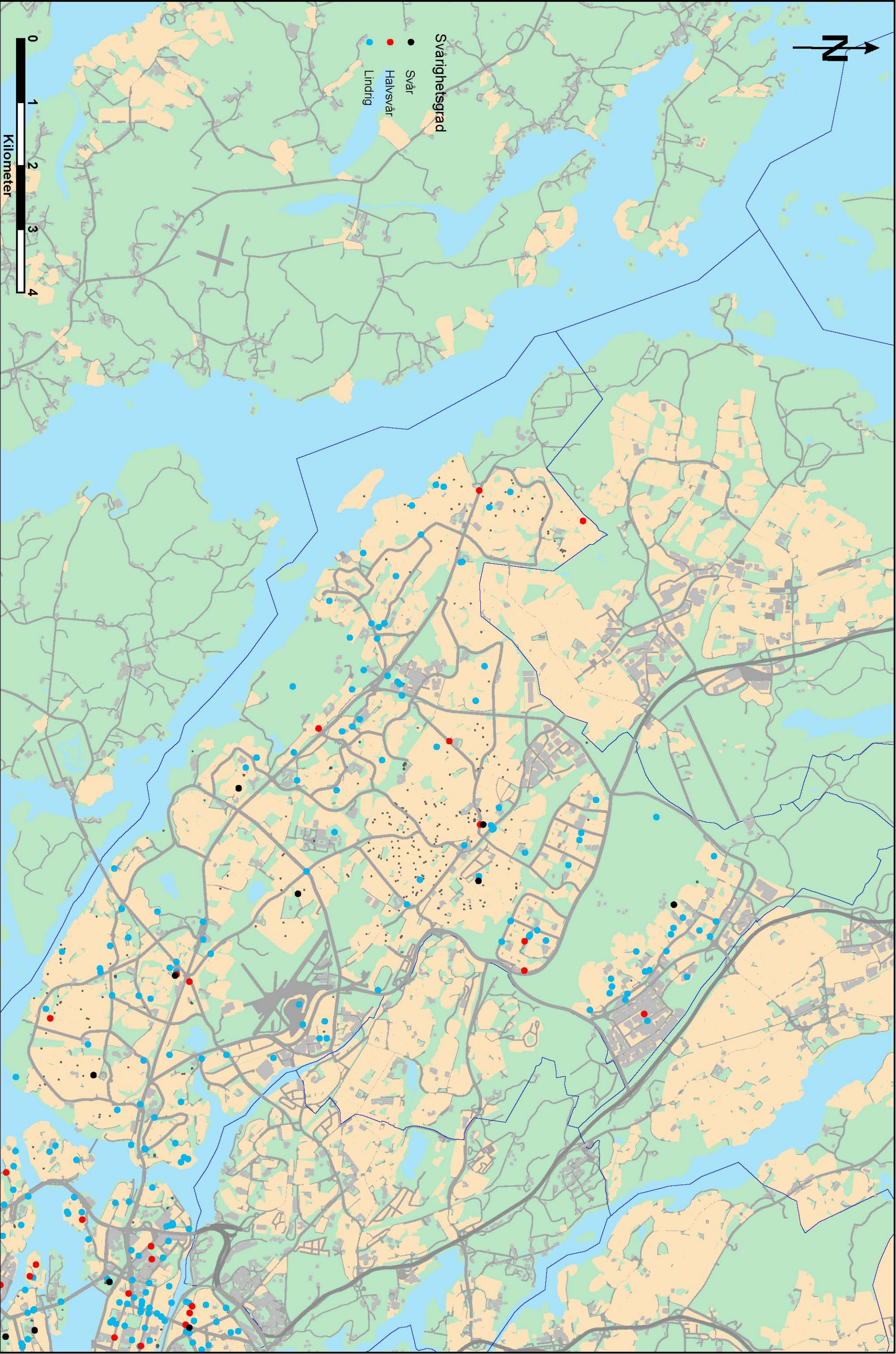
Svårighetsgrad

- Svår
- Halvsvår
- Lindrig

Skadade gående i singelolyckor 2010



Skadade gående i singelolyckor 2010



Skadade gående i singelolyckor 2010



TRAFIKKONTORET

Box 8311, 104 20 Stockholm

Telefon 08-508 272 00

www.stockholm.se/tk