

**En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen
i Stockholm**

Trafikolyckor 2012

© 2013 Stockholms stad, Trafikkontoret

Trafikkontoret
Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4
Box 8311, 104 20 Stockholm
Telefon 08 508 27 200
www.stockholm.se/trafikkontoret

Dnr: T2013-300-04110

Författare och kontaktpersoner: Anna-Sofia Welander och Leena Tiippana,
Trafikplanering

Innehållsförteckning

Sammanfattning	5
Trafikolycksrapportering	6
Trafikolycksrapporteringen i Stockholm	7
Utveckling 2003-2012	7
Antal omkomna och skadade enligt polisen	8
Antal omkomna och skadade enligt polisen och sjukhusen	9
Omkomna och skadade månadsvis enligt polisen.....	11
Omkomna och skadade månadsvis enligt polisen och sjukhusen	12
Olyckor och skadade efter olyckstyp enligt polisen	13
Olyckor och skadade efter olyckstyp enligt polisen och sjukhusen.....	13
Omkomna och skadade efter färdstätt enligt polisen	14
Omkomna och skadade efter färdstätt enligt polisen och sjukhusen.....	15
Omkomna och skadade efter område enligt polisen och sjukhusen	17
Skadade efter ålder och kön	17
Skadornas svårighetsgrad enligt sjukhusen	20
Jämförelse med andra storstäder och riket som helhet enligt polisen	21
Påverkande faktorer	23
Stadens trafiksäkerhet i framtiden	24

Bilagor

Tabeller trafikskador 2012

Kartor trafikskador 2012

Sammanfattning

Rapporten redovisar trafikolyckor som inträffat i staden under 2012 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 akutmottagningar.

2012 omkom 6 personer i trafiken i Stockholm. Fem av dessa var oskyddade trafikanter, fyra var gående och en motorcyklist. Två av de gående blev påkörda av personbilar på obehägnat övergångsställe och en gående omkom efter en kollision med en cyklist. Dessutom omkom en passagerare i bil. Dessa sex personer ingår i den officiella statistiken för dödade i vägtrafikolyckor i staden. Utöver dessa har sjukvården in ytterligare en gående som avlidit efter att ha halkat på en isig trottoar. Singelolyckor med gående ingår inte i definitionen av en vägtrafikolycka och ska därför inte ingå i den officiella statistiken.

Enligt polisens rapportering dödades och skadades totalt 1 922 personer. Utöver dessa har akutsjukhusen rapporterat in ytterligare 3 096 trafikskadade personer i Stockholm. Tillsammans med polisens uppgifter innebär detta 5 018 trafikskadade personer. Beräkningarna som Trafikkontoret har gjort visar också de totala årliga samhällsekonomiska kostnaderna för personskadorna är cirka 3 miljarder kronor.

Den största skillnaden mellan polisens och sjukhusens statistik är fördelningen mellan trafikantgrupperna. Enligt polisens statistik är 62 procent av de skadade bilister och 30 procent gående och cyklister. Enligt sjukhusen är 28 procent av de skadade bilister och 68 procent gående och cyklister. Alltså i princip det omvända förhållandet. Den sammanslagna statistiken visar att det är något fler gående och cyklister som trafikskadas i Stockholm än bilister. Gående, cyklister, mopedister och motorcyklister får svårare skador än de som åker i bil. Det visar sjukhusens klassificering av skadornas svårighetsgrad.

En tredjedel av alla trafikskadade, 1 676 personer, skadades som gående i singelolyckor, d.v.s. halkade eller ramlade omkull utan att någon annan var inblandad. Dessa olyckor kostar samhället en halv miljard årligen.

Stadens övergripande mål för trafiksäkerheten är en 40-procentig minskning av antalet omkomna och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor fram till 2020 jämfört med medelvärdet för 2006-2009. Medelvärdet för de senaste fem åren 2008-2012 är 272. Medelvärdet för 2006-2009 var 277. Detta tyder på att de trafiksäkerhetssatsningar som staden gjort hittills totalt sett har haft liten påverkan på antalet svårt skadade.

Den fortsatta inflyttningen till Stockholmregionen kommer att leda till ett ökat transportbehov som kan leda till en ökning av antalet skadade människor i trafiken. Det kommer därför att krävas betydande insatser på trafiksäkerhetsområdet under de kommande åren om staden ska lyckas i sina ambitioner fram till 2020.

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 de flesta akutsjukhusen 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 mörkertalet som finns i polisens statistik, dels blir kunskapen om skadegraden bättre genom sjukhusens diagnoser av de skadade.

I dagsläget är nästan alla akutmottagningar anslutna till STRADA. 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 har 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.

Den officiella statistiken i Sverige baseras endast på de polisrapporterade olyckorna.

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 och Astrid Lindgrens barnsjukhus anslöt sig hösten 2006, Södersjukhuset 2008, Sankt Görans sjukhus 2009, Danderyds sjukhus i slutet av 2010 och senast Närakuten för barn i mitten av 2011. Sankt Görans sjukhus hade ett halvårs uppehåll i registreringen under 2011.

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.

Utveckling 2003-2012

I den här rapporten presenteras statistik över trafikolyckor som inträffat i Stockholms stad 2012 dels för året i sig, dels i förhållande till utvecklingen från 2003 och framåt. Rapporten bygger på statistik över trafikolyckor med personskada enligt polisens rapportering samt uppgifter om skadade på registrerande akutmottagningar. Vad gäller sjukhusregistreringen saknas ibland uppgift om kommun eller plats i kommunen. Olyckor där plats i kommunen är okänd, men där det finns uppgift om att skadan har inträffat i Stockholm ingår i statistiken. Av de skadade som finns registrerade i Stockholms län, men där det saknas uppgift om kommun uppskattar kontoret att cirka 200-300 har inträffat i Stockholms stad. Dessa ingår inte i följande avsnitt, men bör hållas i minnet i den fortsatta redovisningen.

2010 var första året med sjukvårdsstatistik med god geografisk täckning för Stockholm. Bortfall finns främst för norra innerstaden under januari till september 2010 med cirka 150-200 skadade. 2011 hade Sankt Görans sjukhus ett uppehåll i registreringen mellan mars och oktober, vilket ger ett uppskattat bortfall på cirka 270 skadade personer. Bortfallet berör främst Norrmalm, Östermalm och Västerort.

Antal omkomna och skadade enligt polisen

Enligt polisens statistik blev 6 personer dödade och 299 personer svårt skadade i trafiken i Stockholm under 2012. Dessutom blev 1 605 personer lindrigt skadade. Sammanlagt dödades och skadades 1 922 personer. Detta är i stort sett samma antal som under de senaste fem åren, där variationen mellan åren är marginell.

De senaste fem åren har i genomsnitt 10 personer årligen omkommit. Gående, cyklister och motorcyklister dominerar bland de som omkommit. Fem av de personer som omkom under 2012 var oskyddade trafikanter, fyra gående och en motorcyklist. Två av de gående blev påkörda av personbilar på obebakade övergångsställen och en gående avled efter kollision med en cyklist på en gång- och cykelbana. Dessutom omkom en passagerare i bil.

Fem av de sex omkomna var män. Tre av de omkomna var äldre än 64 år. Fyra av dödsolyckorna inträffade i innerstaden och två i söderort.

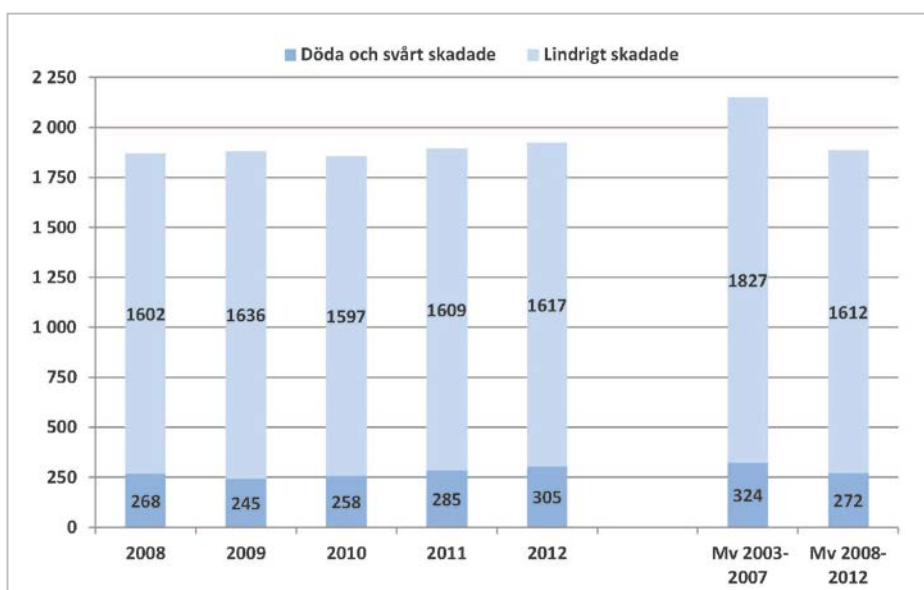


Diagram 1. Antal skadade efter skadegrad och år enligt polisen. Mv=medelvärde.

Antalet svårt skadade har ökat något under de senaste åren och är tillbaka på 2007 års nivå. Antal personer som enligt polisen blir svårt skadade varierar kraftigt mellan åren. Det är därför vanskligt att dra långtgående slutsatser mellan enskilda år. Det är därför bättre att jämföra medelvärden under en viss period, lämpligen tre till fem år. Medelvärdet för de senaste fem åren 2008-2012 visar en minskning på 16 procent jämfört med perioden 2003-2007.

2012 visar antal gående som blivit svårt skadade i olyckor med motorfordon färre än 2011. Däremot finns en fortsatt ökning av gående som skadas svårt i kollisioner med cyklister och mopedister. Även antalet svårt skadade cyklister är fler än åren innan.

Nästan hälften av de dödliga eller svåra olyckorna inträffade i innerstaden. 70 procent av olyckorna där gående eller cyklister blev svårt skadade skedde i innerstaden.

Antal omkomna och skadade enligt polisen och sjukhusen

I diagrammet nedan visas antal skadade efter färdstätt samt vem, polis eller sjukvård, som registrerat den skadade. Den nedersta delen av stapeln visar skadade som bara finns i polisens rapportering (blå färg). Överst visas de skadade som bara finns i sjukhusrapporteringen och som aldrig kommit till polisens kännedom (röd färg). Där emellan visas det antal skadade som rapporterats av både polisen och sjukhusen (svart färg).

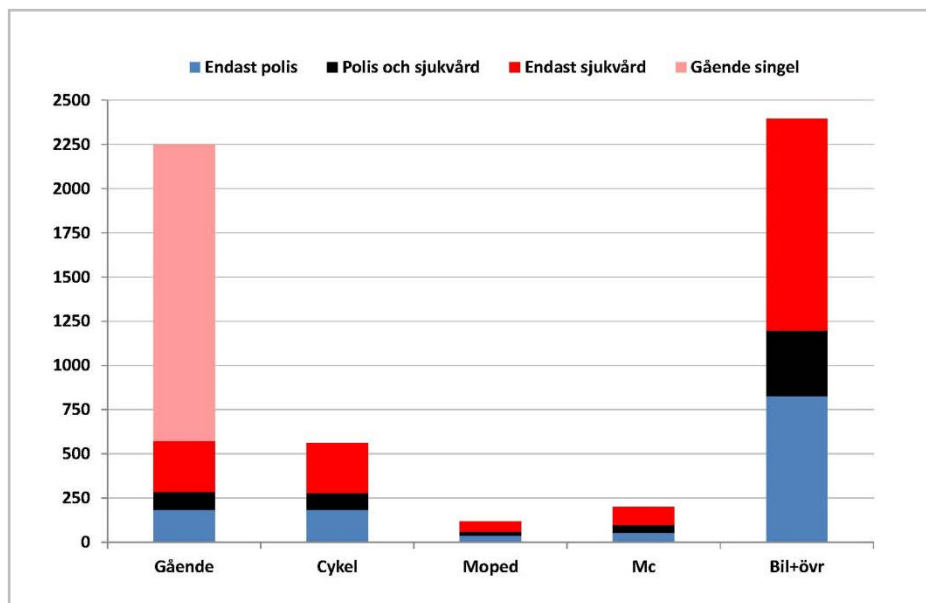


Diagram 2. Antal skadade färdstätt och uppgiftslämnare 2012.

Av diagrammet framgår tydligt att sjukhusregistreringen tillför ett betydande antal skadade till olycksstatistiken. År 2012 rapporterade sjukhusen sammanlagt in ytterligare 3 096 trafikskadade personer. Tillsammans med polisens uppgifter blir det 5 018 trafikskadade i Stockholm i förra året.

En tredjedel av alla trafikskadade, 1 676 personer, skadades som gående i singelolyckor, d.v.s. halkade eller ramlade omkull utan att någon annan var inblandad.

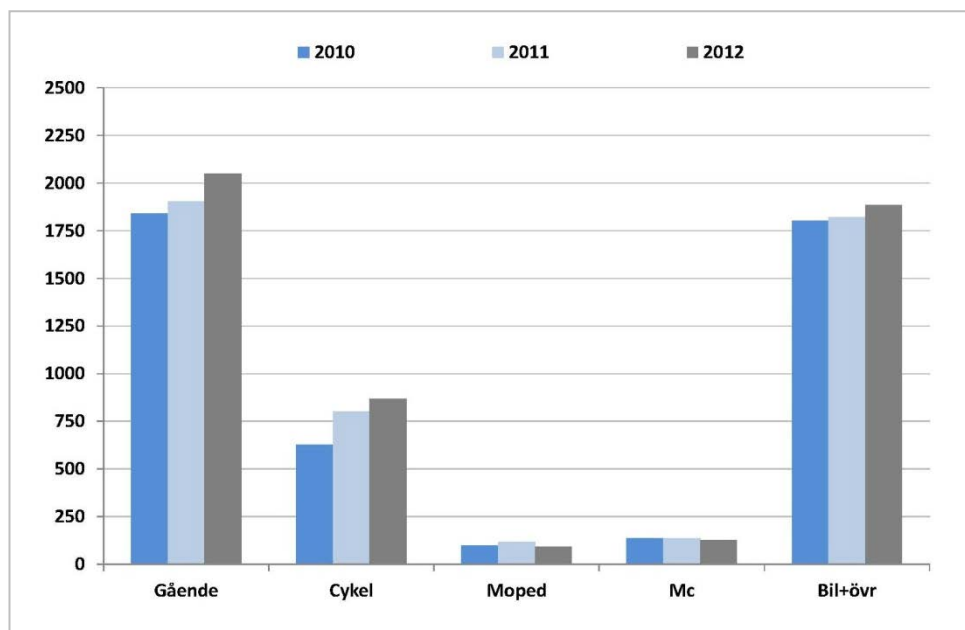


Diagram 3. Antal skadade efter färdssätt 2010 och 2012 enligt polisen och sjukhusen.

Antalet skadade enligt sjukhusen var fler 2012 än de två föregående åren. Detta beror i huvudsak på att ett av sjukhusen hade ett uppehåll i registreringen från våren och fram till mitten av hösten samt att en barnmottagning anslöt sig i STRADA först i slutet av 2011.

Årligen skadas omkring 5 000 personer i trafiken i Stockholm. Beräkningarna som Trafikkontoret har gjort visar också de totala årliga samhällsekonomiska kostnaderna för personskadorna är cirka 3 miljarder kronor, varav en knapp fjärdedel är materiella kostnader, medan de återstående tre fjärdedelarna representerar individernas immateriella riskvärdering. Ca en tredjedel av kostnaderna hänförs till skador som drabbar bilförare och bilpassagerare, medan två tredjedelar av kostnaderna hänförs till skador som drabbar oskyddade trafikanter. Singelolyckorna med gående orsakar samhällsekonomiska kostnader om 0,5 miljarder årligen ¹

¹ De skadade i Stockholms stad trafik: Hur många är de i verkligheten? Hur mycket kostar deras skador?, Rapport Trafikkontoret 2008.

Omkomna och skadade månadsvis enligt polisen

Diagrammet nedan visar antal skadade fördelade över årets tolv månader enligt polisen statistik. Den heldragna linjen visar hur olyckorna i genomsnitt fördelat sig över årets tolv månader under åren 2007-2011.

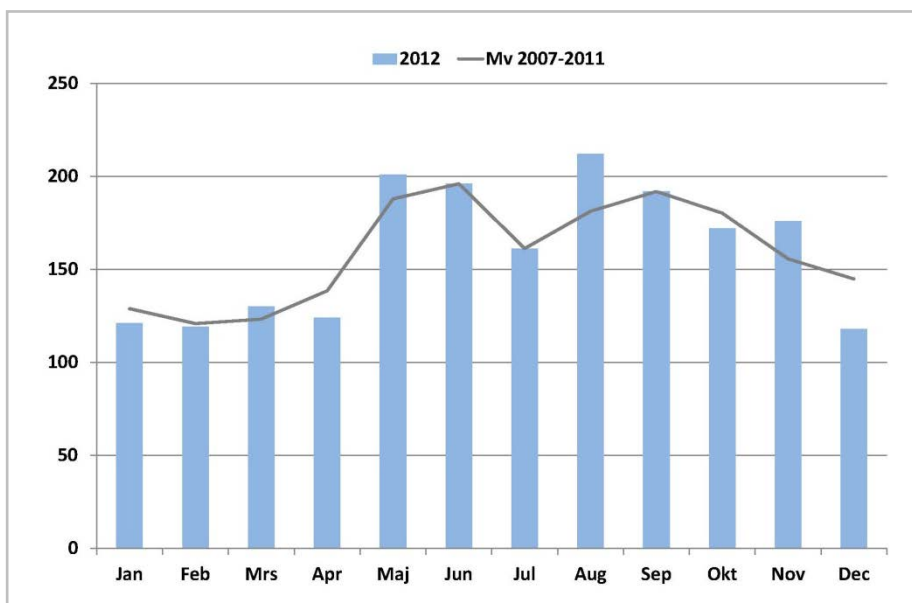


Diagram 4. Antal skadade månadsvis enligt polisen. Mv=medelvärde.

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 brukar skadetalen vara högre med en nedgång under juli, som är den vanligaste semestermånaden.

2012 blev flest skadade i maj, juni och augusti. De största skillnaderna i förhållande till medelvärdet för 2007-2011 visar augusti med 17 procent fler skadade personer och december med 19 procent färre skadade. De årliga variationerna kan delvis bero på slumpen, väderleksförhållandena och antalet arbetsdagar i månaden då flera skadas på en vardag än under lördag eller söndag.

Omkomna och skadade månadsvis enligt polisen och sjukhusen

Statistiken från sjukhusen ger en annan fördelning över året där fler olyckor inträffat under höst- och vintermånaderna än under sommarhalvåret. Detta beror främst på singelolyckorna med gående.

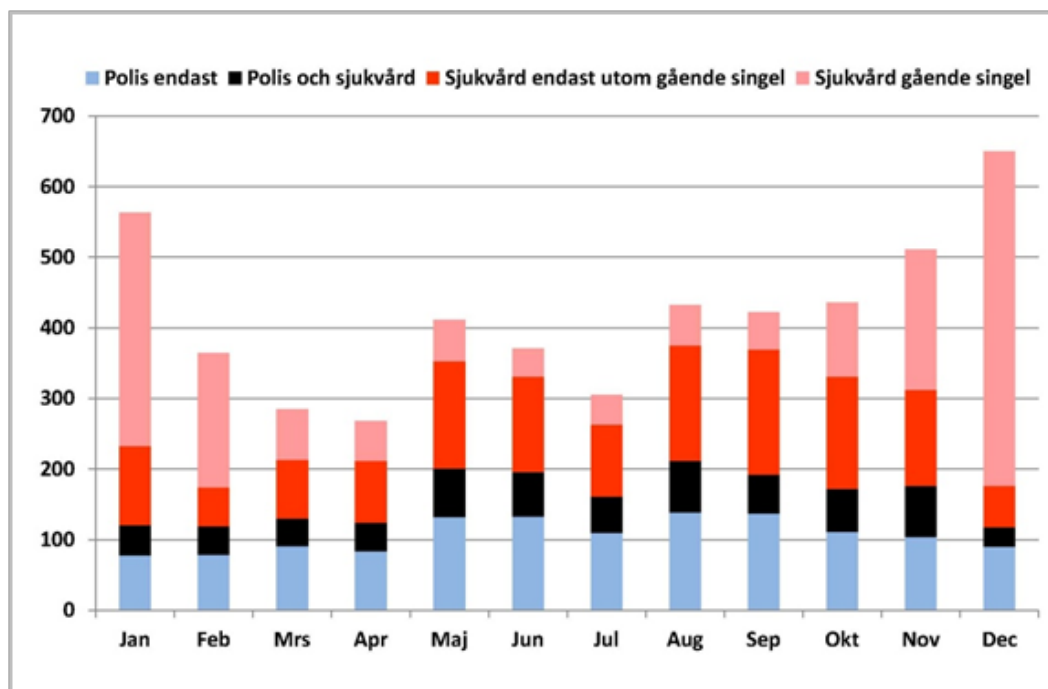


Diagram 5. Antal skadade 2012 månadsvis enligt polisen och sjukhusen.

2012 skadades 1 676 gående i singelolyckor. En tredjedel av dessa har halkat på grund av is och snö. Stockholm har haft tre snörika vintrar på rad, 2009/2010, 2010/2011 och 2011/2012. Under december år 2012 skadades 474 personer i halkolyckor i staden.

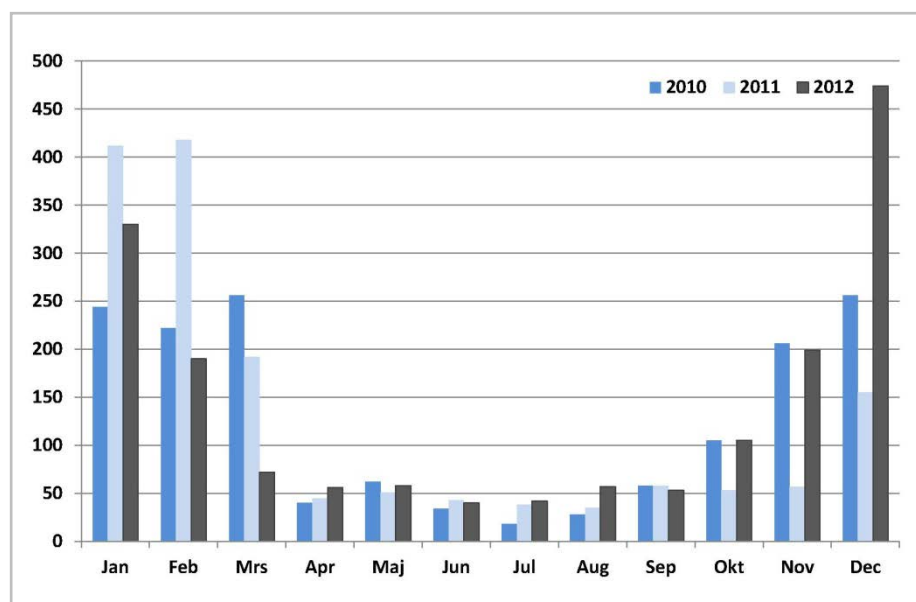


Diagram 6. Antal skadade gående i singelolyckor månadsvis 2010-2012.

Olyckor och skadade efter olyckstyp enligt polisen

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

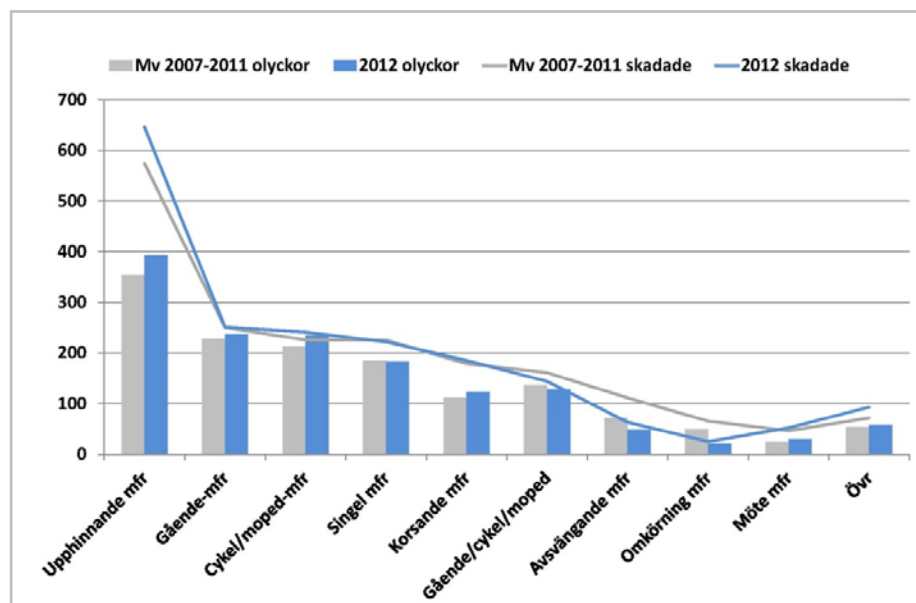


Diagram 7. Antal olyckor och skadade efter olyckstyp enligt polisen. Mv=medelvärde. Mf=motorfordon.

Vad gäller motorfordonsolyckor skadades färre personer i olyckor med avsvängande fordon och i omkörningsolyckor jämfört med medelvärdet för 2007-2011. Däremot var antalet skadade i upphinnandelyckor fler. I övrigt är skillnader små och kan bero på slumpmässiga variationer.

Under det senaste decenniet har cykeltrafiken i Stockholm ökat kraftigt. Antalet skadade cyklister har inte ökat i samma utsträckning. Däremot har antalet skadade cyklister i kollision med cyklister eller gående ökat. Även antalet skadade gående som skadats i kollision med cyklister har ökat. Singelolyckor med singelolyckor har ökat kraftigt. I STRADA omfattar singelolyckor även händelser där cyklisterna har väjt för andra trafikanter.

Antalet i olyckor där endast gående, cyklister eller mopedister var inblandade var 2012 lägre än för medelvärdet 2007-2011.

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 upphinnandelyckor. På tredje plats kommer olyckor där cyklister, gående och mopedister skadats utan inblandning av motorfordon. I dessa olyckor ingår singelolyckor med cykel och moped samt olika typer av kollisioner mellan de tre trafikantlagen.

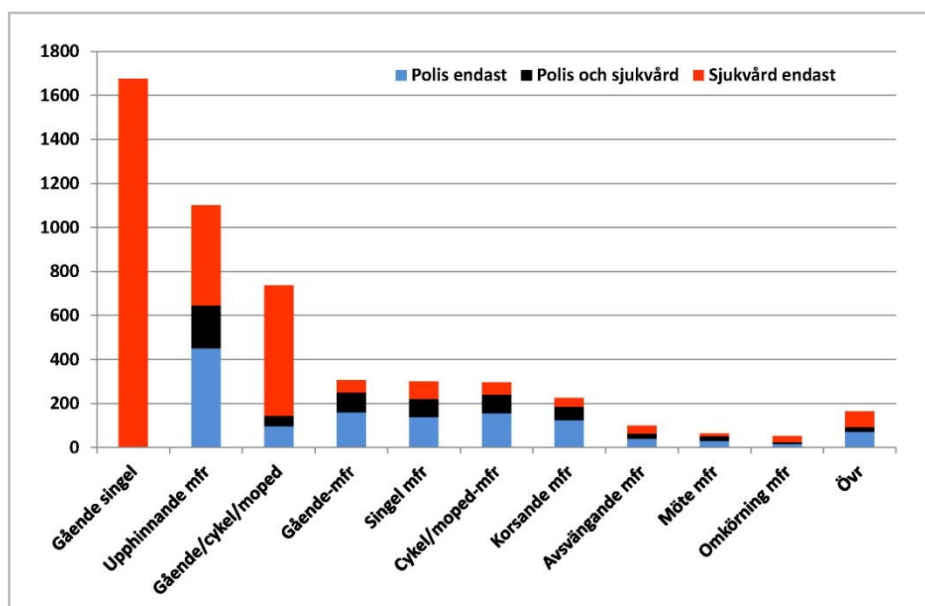


Diagram 8. Antal skadade efter olyckstyp och uppgiftslämnare 2012.

Som framgår av diagrammet tillför sjukhusrapporteringen även ett stort antal personer som skadats i upphinnandeolyckor mellan motorfordon samt i olyckor mellan gående, cyklister och mopedister.

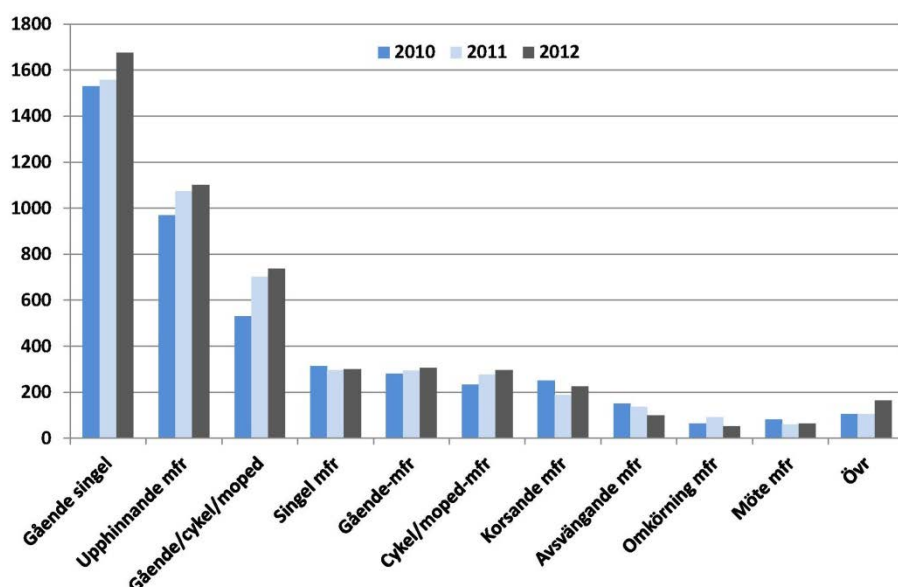


Diagram 9. Antal skadade efter olyckstyp 2010, 2011 2012 enligt polisen och sjukvården.

Omkomna och skadade efter färdssätt enligt polisen

I polisens statistik är majoriteten av de skadade bilåkande, 62 procent, vilket är 1 197 personer. I kategorin bil ingår här personbil, lastbil, buss och några skadade i spårvagn eller arbetsfordon. Under de senaste åren har antalet skadade bilister minskat.

15 procent, 286 personer, av de skadade var gående. De flesta, 86 procent, skadades i kollision med bil eller motorcykel. Var sjunde gående skadades i kollision med en cyklist eller mopedist.

15 procent, 280 personer, är skadade cyklister, vilket är en liten ökning jämfört med medelvärdet för 2007-2011. De flesta cyklister, 75 procent, skadades i kollision med bil eller motorcykel.

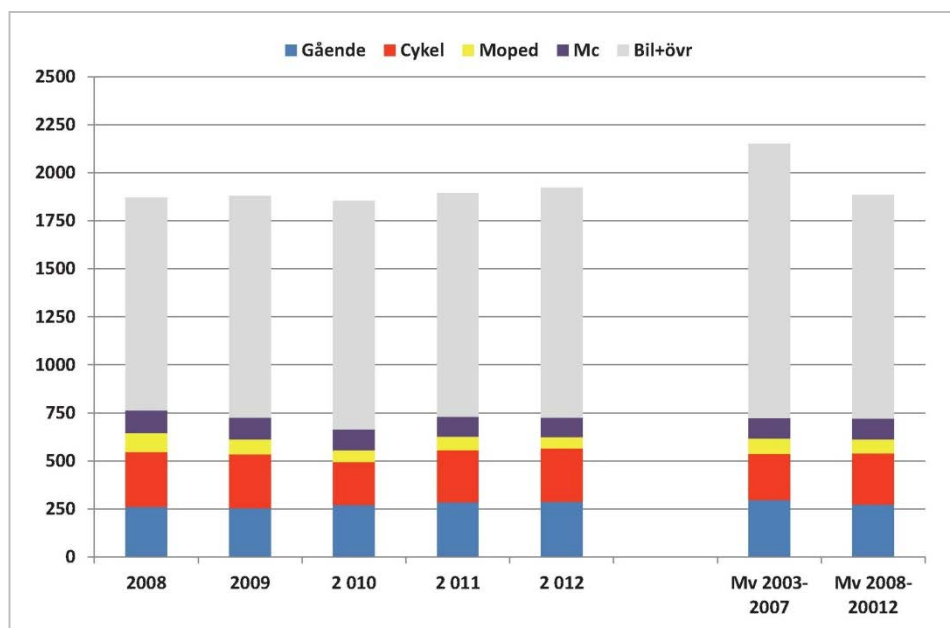


Diagram 10. Antal skadade efter färdssätt och år enligt polisen. Mv=medelvärde.

Mopedisterna är relativt få bland de skadade, 59 personer vilket är 27 procent färre än medelvärdet för de fem föregående åren eller 2003-2007. 100 motorcyklister skadades 2012, vilket är något färre än genomsnittet för 2007-2011. Knappt 40 procent av motorcyklisterna skadades i singelolyckor.

Omkomna och skadade efter färdssätt enligt polisen och sjukhusen

Sammanlagt har polisen och sjukhusen rapporterat in 5 018 trafikskadade i Stockholm under 2012. 1 676 av dessa är gående som halkat, snubblat eller fallit omkull utan någon annan inblandad. Gåendes singelolyckor står alltså för en tredjedel av alla trafikskadade i Stockholm.

I den sammanlagda statistiken är 38 procent av alla skadade trafikanter bilister. De gående står för en något större andel, 41 procent. Detta kan jämföras med polisens statistik där de gående utgör 15 procent av alla trafikskadade.

Den sammanlagda statistiken visar alltså att de gåendes trafikolycksproblem är något större problem än bilisternas. Som framgår av diagram 11 tillkommer också ett stort antal skadade cyklister i sjukhusrapporteringen.

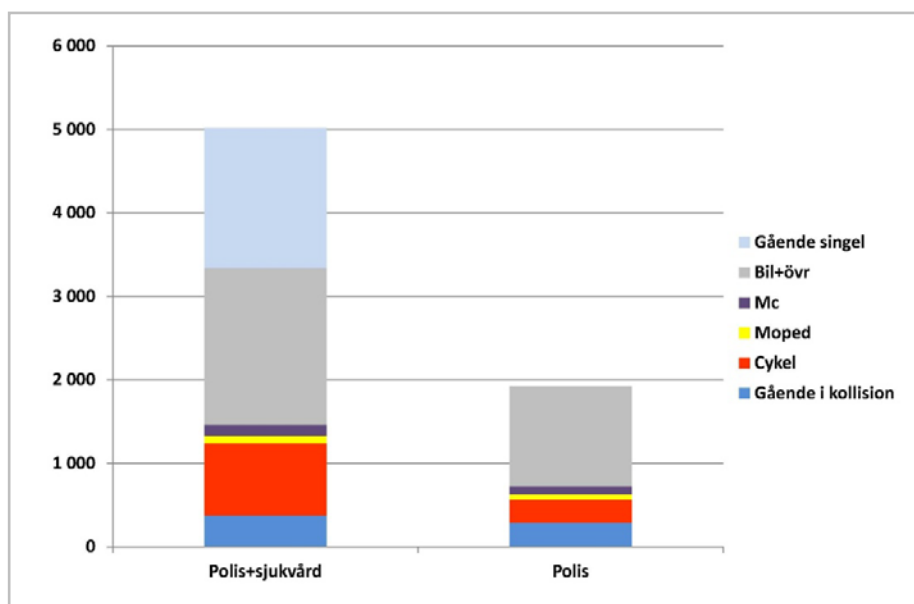


Diagram 10. Antal skadade efter färdstätt 2012 enligt polis och sjukhus.

Den största skillnaden mellan polisens och sjukhusens statistik är fördelningen mellan trafikantgrupperna. Enligt polisens statistik är 62 procent av de skadade bilister och 30 procent gående och cyklister. Enligt sjukhusen är 28 av de skadade bilister och 68 procent gående och cyklister .

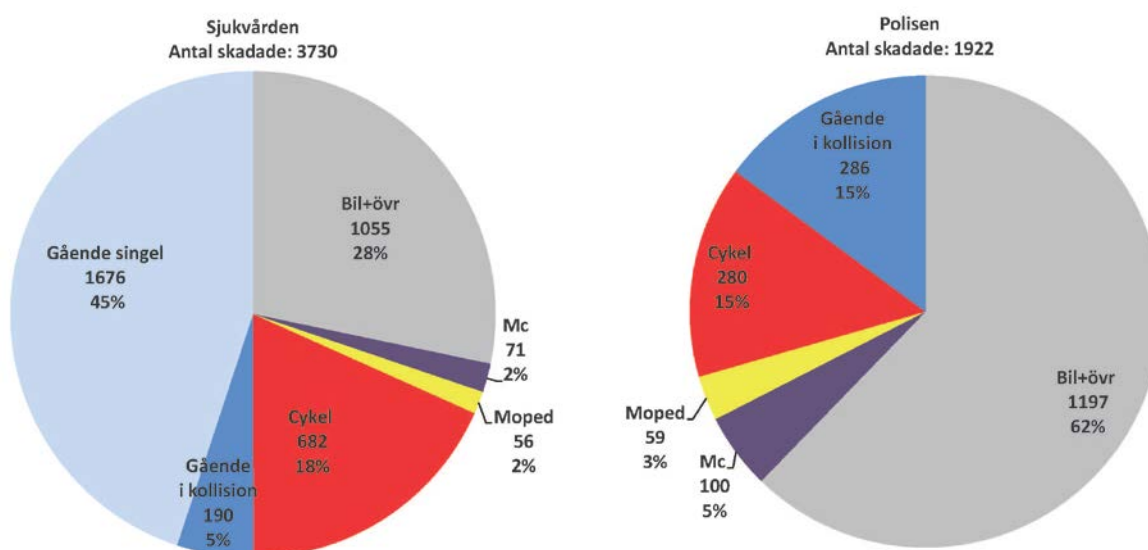


Diagram 11. Skadade 2012 efter trafikantkategori enligt sjukhusen i jämförelse med polisens.

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 deras exponeringstal är större i innerstaden. Vad gäller singelolyckorna med gående är fördelningen mer lika mellan inner- och ytterstad.

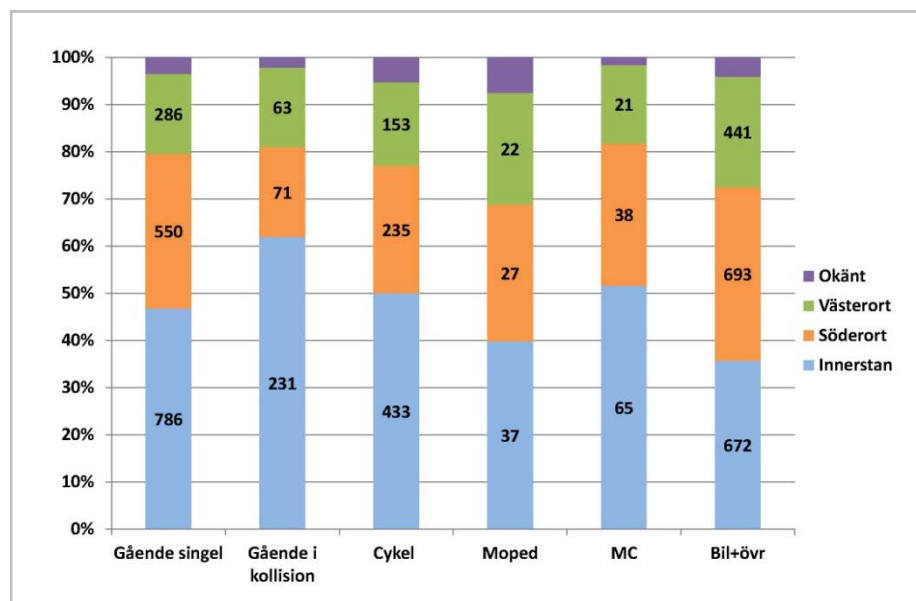


Diagram 12. Alla skadade 2012 enligt polis och sjukhus. Relativ fördelning per område och färdssätt.

I ytterstaden är det fler bilåkande som skadas. I ytterstaden finns flera trafikleder med hastighetsbegränsningen 70 km/tim och även statliga vägar med 90 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, 61 procent 2012. Blande de äldre trafikanterna, över 75 år, har fler kvinnor än män skadats. Detta kan till viss del förklaras av att det i denna åldergrupp finns fler kvinnor, eftersom de i genomsnitt lever längre än män. Generellt sett är dessutom kvinnors kroppar skörare än mäns vilket innebär att de riskerar att få svårare skador än män som drabbas av motsvarande kraft i en olycka.

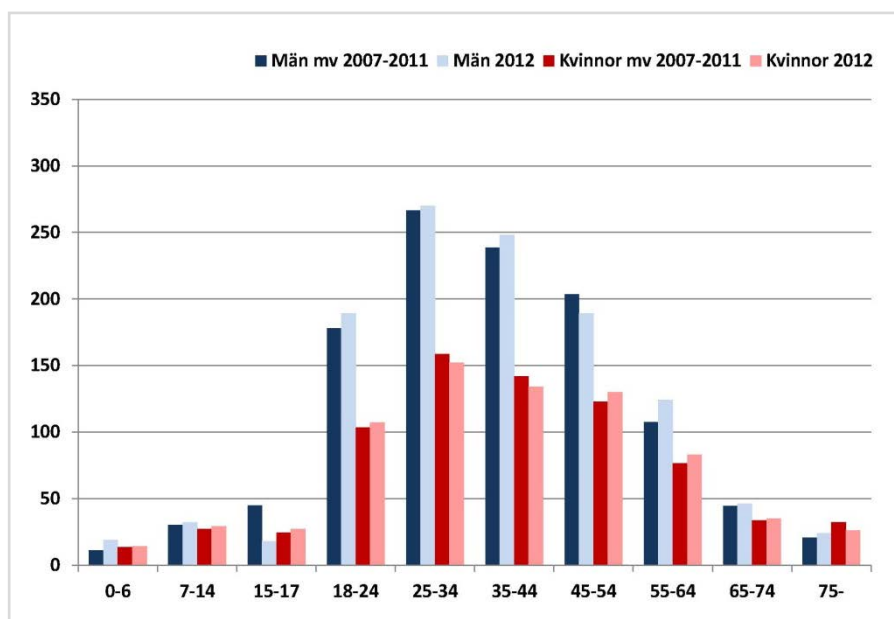


Diagram 13. Antal skadade per åldersgrupp och kön enligt polisens rapportering. Mv=medelvärde.

Den sammanlagda statistiken visar en något annorlunda bild, se diagram 14 nedan.

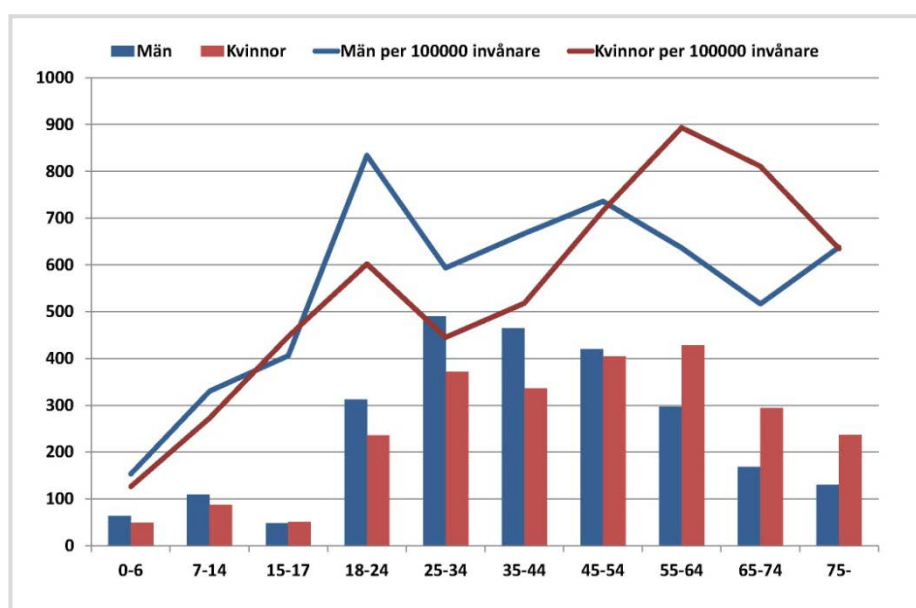


Diagram 14. Antal skadade per åldersgrupp och kön enligt polisen per 100000 invånare år 2012.

I förhållande till antal invånare har kvinnor i åldersgrupperna 55-64 och 65-74 och män 18-24 år högsta risken för trafikskada. Män har högre risk i de yngre åldersgrupperna och då främst som bilförare. Kvinnornas risk ökar med åldern där de ofta skadas som gående i singelolyckor.

Två tredjedelar av de gående som skadas i singelolyckor är kvinnor. Om singelolyckorna med gående inkluderas i den sammanlagda olycksstatistiken är det lika många män som kvinnor som skadas i trafiken.

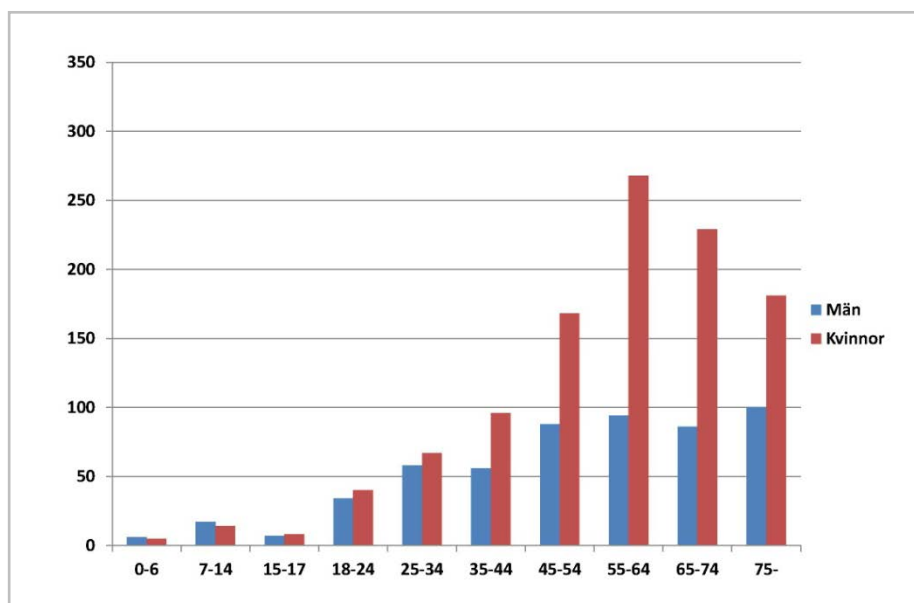


Diagram 15. Antalet skadade fotgängare i singelolyckor per åldersgrupp och kön år 2012.

Barn drabbas generellt sett sällan av vägtrafikskador i Stockholm. I synnerhet som man ser till deras andel av befolkningen. Åldersgrupperna 18-24 år, 45-54 och 55-64 år har högst antal skadade i förhållande till deras befolkningsantal.

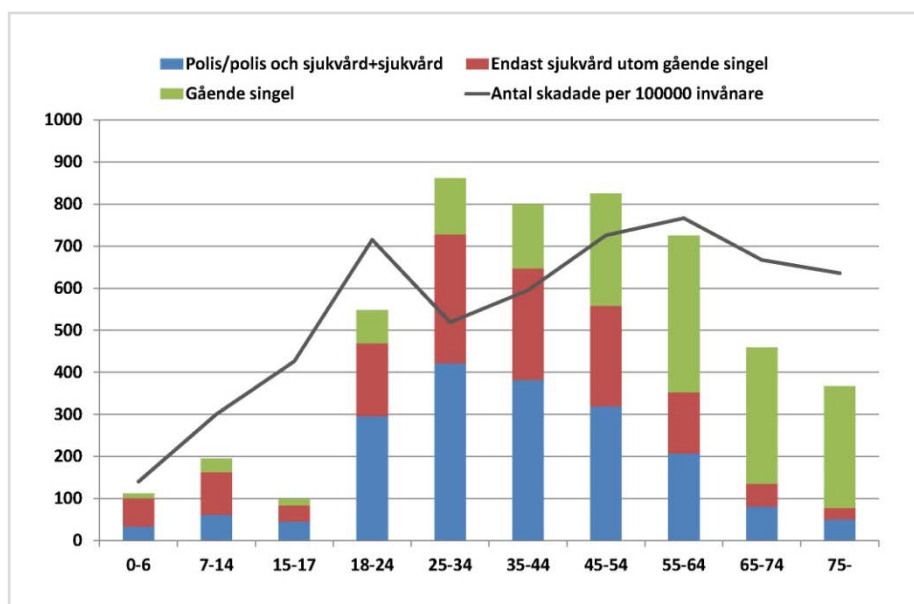


Diagram 16. Antal skadade per åldersgrupp och antal skadade 2012 enligt polisen och sjukvården per 100000 invånare.

Skadornas svårighetsgrad enligt sjukhusen

I sjukhusregistreringen baseras graden på skadans svårighet på sjukhusens diagnoser. Det ger en avsevärt bättre bild av personskadorna 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-

Diagram 16 visar sjukhusens bedömning av skadegraden för de som registrerats i Stockholm 2012. Här redovisas även de personer som besökt en akutmottagning efter en trafikolycka, men där sjukvården efter en undersökning bedömt personen som oskadad.

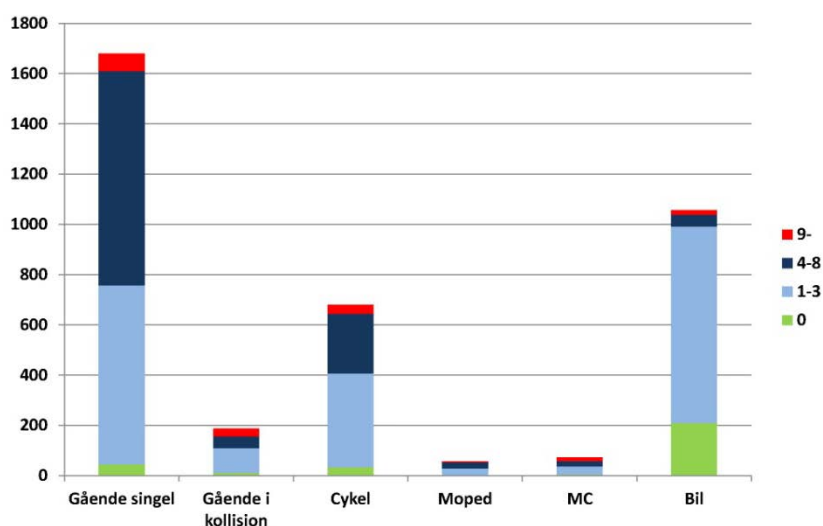


Diagram 16. Skadade efter skadegrad (ISS) och färdssätt år 2012 enligt sjukhusen

Statistiken visar att en större andel av de oskyddade trafikanterna, alltså 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 svåra skador. En litteraturstudie som Trafikkontoret låtit göra visar att gåendes singelolyckor ger svårare skador än bilisters och cyklisters singelolyckor och att gående i större utsträckning än cyklister har nedsatt rörlighet och bestående värk efter en singelolycka.² Äldres fysiska svaghet gör att konsekvenserna blir allvarligare om en äldre drabbas av en viss typ av olycka, än om en yngre person råkar ut för samma sak. antalet vårdade fotgängare som drabbats av singelolyckor i trafiken studeras, se Figur 23. Singelolyckor med gående är ganska banala för yngre trafikanter, medan äldre drabbas av allvarliga konsekvenser. Det är speciellt

² Singelolyckor med fotgängare – en kunskapsöversikt, Trafikkontoret 2008.

de äldre kvinnorna som får långa vårdtider för sina skador i singelolyckor. Skadorna är inga små skrapsår, utan leder ofta till långa vårdtider och stora kostnader.

De senaste åren har i genomsnitt 1 500 gåendeskadats i singelolyckor i Stockholm. Skadorna för gående i singelolyckor är alltså många gånger svåra och leder till långa vårdtider. En beräkning som Trafikkontoret gjort visar att dessa olyckor kostar samhället en halv miljard årligen.³

Jämförelse med andra storstäder och riket som helhet enligt polisen

6 dödade personer i stockholmstrafiken under 2012 motsvarar 0,7 trafikdödade per 100 000 invånare. Det är betydligt färre än motsvarande siffra för Sverige som helhet (3,0).

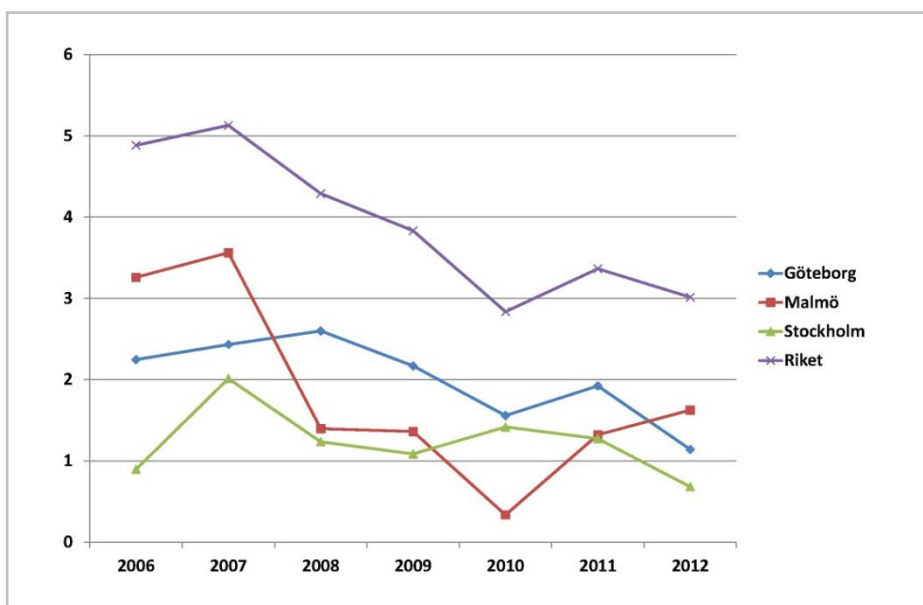


Diagram 17. Antal dödade i trafikolyckor per 100 000 invånare.

Också i landets andra två storstadskommuner Göteborg och Malmö är antalet omkomna i trafiken, räknat per invånare, lägre än i riket. Det finns bidragande faktorer till jämförelsen mellan storstäderna och landet i helhet. Dels innebär tätortstrafik lägre hastigheter, och därmed färre och lindrigare skador vid kollisioner än i landsbygdstrafiken. Dessutom utnyttjas landsbygdskommunernas vägnät ofta till stor del av genomfartstrafik. Landsbygdskommunernas vägar hanterar därför ofta mer trafik än vad de borde i förhållande till befolkningsunderlaget.

I diagram 17 ovan ingår även gående som blivit påkörda av spårvagn inräknade. Dessa personer ingår inte i Sveriges officiella statistik för vägtrafikolyckor.

³ De skadade i Stockholms stad trafik: Hur många är de i verkligheten? Hur mycket kostar deras skador?, Trafikkontoret 2008.

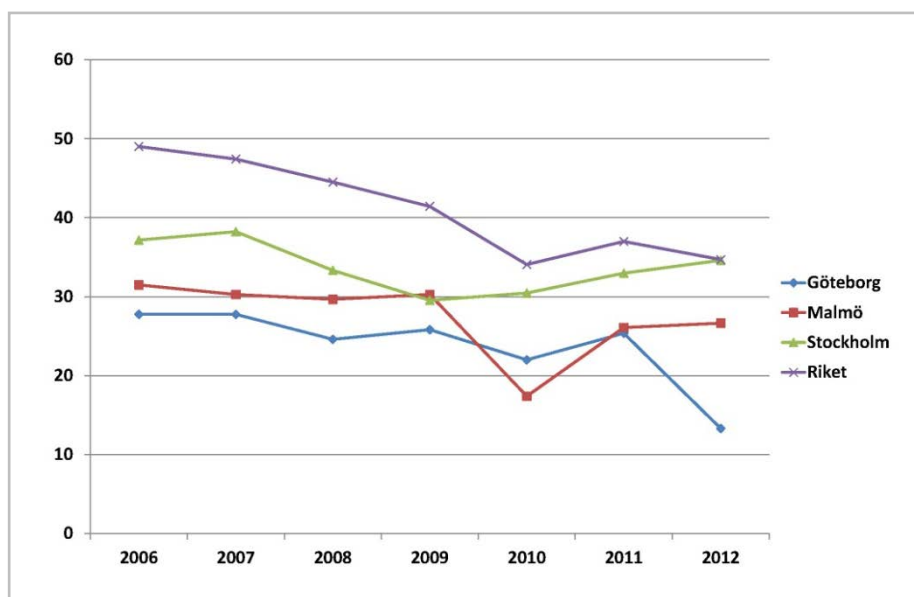


Diagram 18. Antal dödade och svårt skadade i trafikolyckor enligt polisen per 100000 invånare.

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 haft den starkaste nedgången vad gäller antal dödade medan Stockholm har lägst antal döda i förhållande till antal invånare. Sverige har som helhet haft en kraftig nedgång antal dödade det senaste decenniet. 2010 noterades den lägsta siffran någonsin, och betraktas som ett extremt år. Göteborg redovisar en kraftig nedgång av antal dödade och svårt skadade i förhållande till antal invånare. Stockholm ligger på samma nivå som riksnittet.

När istället alla trafikskadade jämförs (alltså även lindrigt skadade) i de tre storstadskommunerna hamnar Stockholm lägst med 218, därefter hela riket med 242, Göteborg med 269 och sist Malmö med 317.

.

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 bl.a. om 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 delar av samhällsutvecklingen som speglar, eller påverkar, trafikens totala omfattning.

Invånarantalet i Stockholm ökar för varje år. Mellan 2007 och 2012 har stadens befolkning ökat med 12 procent, vilket innebär en ökad efterfrågan på transporter. Antalet äldre ökar vilket kan komma att påverka trafikskadeutvecklingen.

Biltrafikens ökning i Stockholmsregionen har som helhet mattats av. Trafikkontorets årliga trafikmätningar av biltrafiken för de senaste åren visar på förändringar med några enstaka procent. Detta gäller såväl för biltrafiken över kommunens yttre gränser som för biltrafiken in över tullarna, över citygränsen och över Saltsjö-Mälarsnittet. Lokalt finns stora förändringar, men de beror oftast på tillfälliga vägarbeten. Sammantaget ger detta att biltrafiken i Stockholms stad i stort sett har varit oförändrad under de senaste åren, men att den, främst på grund av trängselskatten, minskat jämfört med 2005.

Cykeltrafiken har ökat kraftigt under de senaste 10 åren.

Stadens trafiksäkerhet i framtiden

I stadens trafiksäkerhetsprogram är det övergripande målet fram till 2020 en 40-procentig minskning av antalet dödade och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor i förhållande till genomsnittet för 2006-2009.

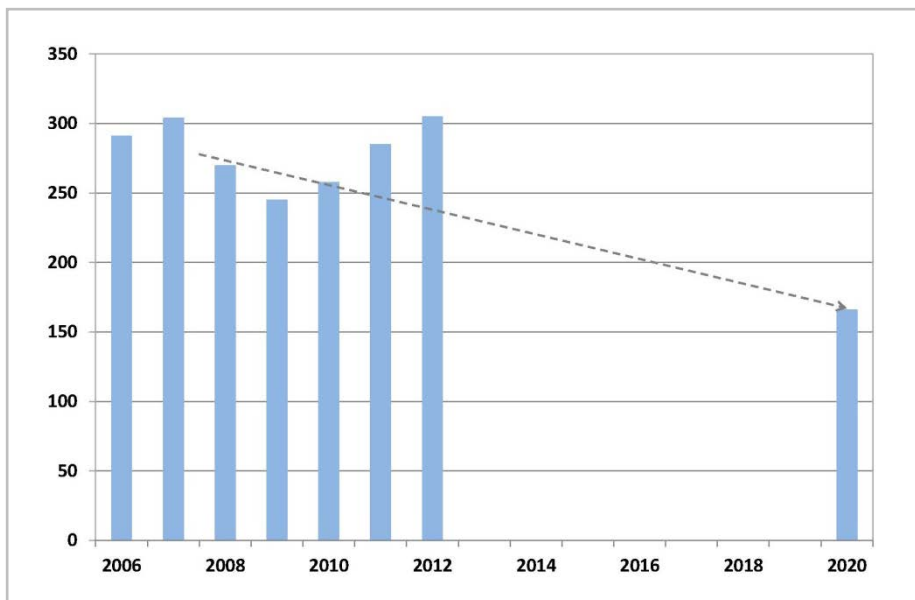


Diagram 19. Döda och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor samt stadens mål för 2020.

Polisen registrerade 7 procent fler dödade och svårt skadade 2012 än 2011. Diagram 19 visar en uppåtgående trend där Stockholm nu är tillbaka på 2007 år nivå.

Det är ett sedan länge känt faktum att antalet personer som enligt polisen blir svårt skadade varierar mellan åren. Generellt går olycksstatistik ofta i cykler och det är därför mycket vanskligt att dra några slutsatser mellan enskilda år. För att titta på trender måste man titta på flera år sikt, minst tre till fem år. Medelvärdet för de senaste fem åren 2008-2012 är 272. Medelvärdet för 2006-2009 var 277. Detta tyder på att de trafiksäkerhetssatsningar som staden gjort hittills totalt sett har haft liten påverkan på det totala antalet dödade och svårt skadade.

En vändande konjunktur, tillsammans med fortsatt inflyttning, kommer att leda till ökat transportbehov. Det faktum att gruppen äldre ökar och att många fortsätter att köra bil allt högre upp i åldrarna kommer att också påverka trafiken. Staden har hög ambition att få flera att cykla. 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.