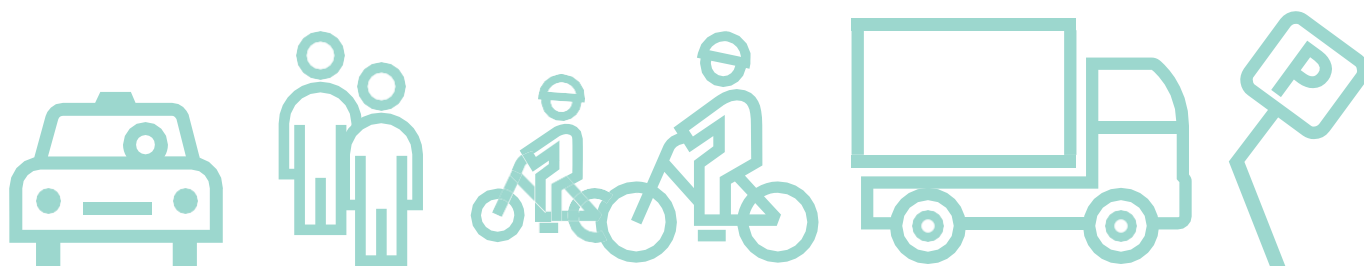


Bilaga 1

Trafikolyckor 2018

En årlig redovisning
av trafikolycks-
utvecklingen



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

Dnr: T2019-02570
2019-08-27
Kontaktperson: Catarina Nilsson, Trafikplanering

1 INNEHÅLL

2	Inledning	3
3	Sammanfattning.....	4
4	Hur farlig är Stockholmstrafiken?.....	5
4.1	STATISTISKA FELAKTIGHETER SOM PÅVERKAR ANALYSER I RAPPORTEN	5
4.1.1	INRAPPORTERANDE SJUKHUS	5
4.1.2	STORT TAPP FÖR POLISRAPPORTERADE TRAFIKOLYCKOR UNDER 2014	6
4.1.3	FÄRRE RAPPORTERADE ALLVARLIGT SKADADE.....	6
4.2	STADENS TRAFIKSÄKERHETSMÅL	7
4.2.1	MÅLUPPFÖLJNING	7
5	Stockholms stads trafikolycksutveckling	11
5.1	SAMTLIGA SKADADE, ANDELAR.....	12
5.2	OMKOMNA.....	17
5.3	ALLVARLIGT SKADADE.....	20
5.3.1	NYA FORDON, ELDRIVNA ENPERSONSFORDON.....	23

2 INLEDNING

Stockholms stad jobbar aktivt med att öka trafiksäkerheten och att nå både den nationellt antagna Nollvisionen och det egna kommunspecifika trafiksäkerhetsmålet. Det innebär att staden ska minska antalet omkomna och svårt skadade i trafiken med 40 procent till år 2020 jämfört med snittet för åren 2006–2009. För ett effektivt trafiksäkerhetsarbete krävs att kunskapen och medvetenheten om trafiksäkerhet ökar bland beslutsfattare, anställda, medborgare och trafikanter i staden. Som ett led i detta kunskapsarbete ger trafikkontoret ut denna årligt återkommande rapport som sammanfattar hur utvecklingen ser ut för Stockholms stad.

Statistiken som används och analyseras i rapporten baseras på data som finns i Transportstyrelsens rapporteringsdatabas för trafikolyckor, STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). STRADA är ett världsunikt nationellt uppföljningsverktyg för trafikolyckor som samlar uppgifter från både polis och sjukhus. Då databasen har förändrats och utvecklats en hel del under åren kan statistiken dock vara missvisande och svåranalyserad i vissa avseenden och perioder. Exempelvis förbättrades rapporteringen av oskyddade trafikanter markant fram till år 2010, medan 2014 hade rekordlåg antal inrapporterade olyckor på grund av stort registreringsbortfall inom polisväsendet. Under 2015 fick sjukhusen, på grund av hög arbetsbelastning och ändrade regler för inrapportering, svårt att rapportera in framför allt allvarligt och måttligt skadade. Detta ger fortfarande avtryck i statistiken. Av den anledningen bör man vara försiktig med att dra långtgående slutsatser utifrån dessa år – främst vad gäller allvarligt skadade, då det verkliga antalet olyckor kan vara högre än vad statistiken redovisar.

Notera att fallolyckor inte ingår i den officiella statistikens definition av vad en trafikolycka är, och därför inte räknas med i den nationella statistiken. Dock rapporteras de in till STRADA och redovisas i denna rapport tillsammans med övriga trafikolyckor.

Rapporten är framtagen av Stockholms stads trafikkontor, med stöd av konsult. Analyserna av olycksutvecklingen är geografiskt avgränsade till Stockholms stad, både på kommunal och statlig väg.

3 SAMMANFATTNING

Under 2018 registrerades totalt 3 705 trafikolyckor inom Stockholms stad. I dessa uppges 3 858 personer ha skadats. Majoriteten av olyckorna är lindriga. 74 personer har rapporterats som allvarligt skadade, vilket motsvarar ca 2 procent av alla skadade. Totalt omkom 8 trafikanter i Stockholms stad under 2018.

Antalet olyckor och trafikskadade minskade med 5 procent jämfört med 2017. En del av minskningen kan förklaras med att sjukvården – som registrerar flest olyckor med oskyddade trafikanter – fortsatt har haft inrapporteringsproblem till STRADA¹.

Tyvärr är statistiken som redovisas för både de svårt och allvarligt skadade under åren 2014–2018 missvisande, vilket gör att stadens trafiksäkerhetsmål (40 procent färre svårt skadade år 2020 jämfört med genomsnittet 2006–2009) inte kan följas upp på ett korrekt sätt. Antalet allvarligt skadade som rapporterades in till STRADA under 2018 var lågt jämfört med tidigare år fram till 2017. För dödsolyckorna är den statistiska kvaliteten och kvantiteten säkerställd.

Liksom tidigare år är de tre vanligaste olyckstyperna fallolyckor bland fotgängare, upphinnandeolyckor med motorfordon samt singelolyckor med cykel. Tillsammans utgör dessa tre olyckskategorier två tredjedelar av alla olyckor. De mest olycksdrabbade trafikanterna är fotgängarna, vilka utgjorde 37 procent av samtliga skadade och omkomna under 2018. Åtta av tio skadade fotgängare har varit med om en fallolycka, dvs. fallit, snubblat eller halkat i trafikmiljö. Fler kvinnor än män skadas i fallolyckor. I snitt har kvinnorna stått för 70 procent av de senaste fem årens fallolyckor i Stockholms stads trafikmiljö. Kvinnor i åldersgruppen 40–64 år utgör störst andel av de skadade, men sett till risken² att falla och skada sig är den ändå störst bland kvinnor från 65 års ålder och uppåt.

Fallolyckor bland fotgängare är inte bara den i särklass vanligaste trafikolyckan, utan också den olyckskategori där flest personer skadas allvarligt. Fallolyckan står för 35 procent av 2018 års allvarligt skadade. Näst vanligast är singelolyckor med cykel. Tillsammans står dessa två olyckskategorier för ungefär två tredjedelar av alla allvarligt skadade.

Den vanligaste trafikantkategorin bland omkomna är historiskt sett fotgängare och den vanligaste olyckstypen är fotgängare som blivit påkörda av motorfordon. Under 2018 omkom fyra personer i sådana olyckor.

Den enskilt största olycksgenererande händelsen i statistiken för 2018 var snöfallet som föll över staden den 17 januari med många fall- och upphinnandeolyckor som följd.

De senaste åren har nya fordon introducerats på marknaden, exempelvis elsparkcyklar. Det är svårt att dra några slutsatser för 2018 då de rapporterade olyckorna är få, men det är viktigt att följa olycksutvecklingen framöver.

¹ Swedish Traffic Accident Data Acquisition

² Räknet på antal gjorda km

4 HUR FARLIG ÄR STOCKHOLMSTRAFIKEN?

Olyckor är, som ordet antyder, aldrig önskvärda. Vi är alla trafikanter vilket gör att det är lätt att ta till sig statistiken och relatera till trafiksituationer där känslan av otrygghet har infunnit sig. Nedan följer en diskussion om inrapporteringskvaliteten, kapitel 4.1, sedan en redovisning av Stockholms stads trafiksäkerhetsmål, kapitel 4.2.

4.1 STATISTISKA FELAKTIGHETER SOM PÅVERKAR ANALYSER I RAPPORTEN

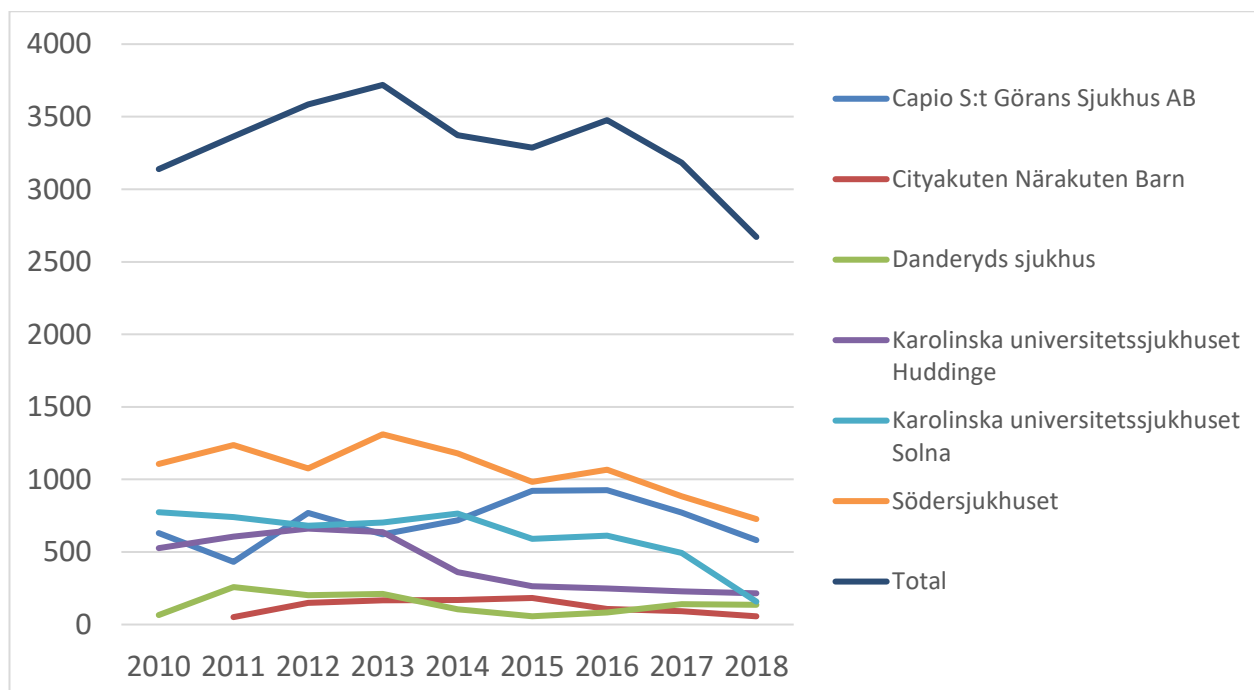
Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA har förändrats och utvecklats mycket under de senaste tio åren. I det långa loppet är det positivt, men kan ge en missvisande bild av statistiken över vissa tidsperioder.

4.1.1 INRAPPORTERANDE SJUKHUS

Antalet inrapporterande sjukhus i Stockholmsområdet ökade framför allt under perioden 2006–2010, vilket medfört att statistiken visar en brant ökning av antalet olyckor och skadade trafikanter under dessa år. Denna höjning ska därför ses som en förbättring av statistiken och ett synliggörande av olyckorna som drabbar främst oskyddade trafikanter, inte som ett tecken på att trafiksäkerheten försämrats under perioden.

Ytterligare inrapporterande sjukhus har tillkommit efter 2010, senast tillkomna rapportör är Narakuten Rosenlund som finns med sedan september 2018. Inrapporteringen har dock under de senaste åren varierat kraftigt, exempelvis har nya regler kring inrapportering påverkat siffrorna. Det är därför svårt att dra slutsatser från sjukvårdsstatistiken mellan åren, se Figur 1.

Figur 1. Inrapporterade olyckor till STRADA år 2010–2018, de 6 största sjukhusen.



Källa: STRADA

4.1.2 STORT TAPP FÖR POLISRAPPORTERADE TRAFIKOLYCKOR UNDER 2014

Antalet trafikskadade minskade märkbart under år 2014, vilket till största delen kan förklaras av de inrapporteringsproblem som polisen hade under perioden snarare än av en faktisk minskning. Under 2013, men framför allt under 2014, fick polisen problem i samband med att de införde ett nytt IT-system³ och gick över från manuell till automatiserad rapporthantering. Detta försämrade rapporteringen in till STRADA och den officiella statistiken märkbart. Därför bör man vara försiktig med att dra slutsatser och använda siffror vad gäller antalet skadade under 2014, eftersom det verkliga antalet antas vara mycket högre än vad statistiken redovisar. Bortfallet i statistiken gäller dock enbart skadade trafikanter, inte omkomna, då siffrorna för dessa har säkrats tack vare ett myndighetsövergripande⁴ samarbete.

4.1.3 FÄRRE RAPPORTERADE ALLVARLIGT SKADADE

2018 var liksom 2017 ett år med lågt antal allvarligt skadade, vilket kan härledas dels till de försvårande inrapporteringsregler som infördes under 2015 för sjukvården, dels till nedskärningar inom polisens arbete med trafikolyckor på senare år. Bortfallet under 2015 var så stort att Trafikverket valde att inte redovisa antalet allvarligt skadade i sin årliga trafiksäkerhetsrapport *Analys av Trafiksäkerhetutvecklingen*. Orsakerna till det stora bortfallet förklaras närmare under rubrikerna nedan.

Ändrade inrapporteringsregler och högre arbetsbelastning för sjukhuspersonal

Sjukvårdens rapportering går till enligt följande: Vårdsökande som kommer till akuten och uppger att hen råkat ut för en olycka i trafikmiljö, ombeds att fylla i en trafikskadejournal. I denna får patienten svara på ett antal uppgifter om hur olyckan gick till och var den skedde. Dessa uppgifter kompletteras med information från patientens journaler och registreras därefter av akutmottagningens STRADA-rapportörer i databasen. Registreringen bygger på informerat samtycke där det är frivilligt att medverka. De uppgifter som lämnas är skyddade enligt personuppgiftslagen och sekretesslagen.

Innan den 1 januari 2015 fick sjukhusen registrera de uppgifter man hade att tillgå även om ingen trafikskadejournal hade lämnats in. Sjukhusen skickade därefter hem trafikskadejournalen till patienten för komplettering tillsammans med ett brev som informerade om att denne blivit registrerad och att patienten kunde få sina uppgifter bortplockade om så önskades. Möjligheten att registrera utan trafikskadejournal togs bort 1 januari 2015.

Denna ändring – i kombination med en generellt högre arbetsbelastning för sjukhuspersonalen – har märkbart försvårat insamlingsarbetet på sjukhusen. Framför allt har det resulterat i ett stort statistiskt bortfall av de allvarligt skadade, då dessa kan vara extra svåra att få in ett aktivt medgivande från i samband med registreringen. För Stockholms stad beräknas bortfallet ligga runt 40 procent (motsvarande runt 60 personer) allvarligt skadade personer som inte rapporterades

³ Pust Siebel

⁴ Transportstyrelsen, SCB, Trafikverket och Rättsmedicinalverket

in under 2015. Antalet allvarligt skadade under år 2018 är mindre än hälften av nivåerna under åren 2010–2013.

Få polisrapporterade svåra olyckor

Antalet polisrapporterade lindriga olyckor ökade återigen efter 2014, som var ett år med stora inrapporteringsproblem. Dock ligger antalet svåra olyckor och svårt skadade fortsatt kvar på samma låga nivå under åren efter 2014 fram till idag. Dessa bortfall påverkar främst statistiken för de olyckor som sedan i STRADA klassas som olyckor med måttliga skador. Utöver försämrad statistik i STRADA påverkas även uppföljningen av Stockholms stads trafiksäkerhetsmål negativt då det helt baseras på polisrapporterad statistik. Även stadens trafiksäkerhetshöjande arbete påverkas negativt då det är svårt att utröna hur olyckor gått till utan polisens kompletterande och informativa platsrapporter med kartmaterial.

Polisen förklarar 2015 och 2016 års låga rapporteringssiffror med att det finns färre trafikpoliser och att de inte längre kan åka ut på så många trafikolyckor som tidigare. Dock har de inga exakta siffror på hur stor neddragningen varit inom detta område.

4.2 STADENS TRAFIKSÄKERHETSMÅL

4.2.1 MÅLUPPFÖLJNING

År 2020 ska staden ha minskat antalet svårt skadade och omkomna i trafiken med 40 procent jämfört med snittet för åren 2006–2009. Målet bygger på den officiella statistiken som redovisas av myndigheten Trafikanalys⁵, vilken i sin tur baseras på polisens rapportering till Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA. För att nå målet måste antalet svårt skadade eller omkomna personer minska från 274 till 164 personer.

Då det finns stora skillnader mellan de siffror som redovisas i den officiella statistik som ligger till grund för Stockholms stads trafiksäkerhetsmål och den sammanvägda statistiken i STRADA (som denna olycksrapport huvudsakligen bygger på), redovisas måluppföljningen med båda indatakällor nedan.

Notera även att fallolyckor inte ingår i den officiella statistikens definition av vad en trafikolycka är, och därför inte räknas med i den nationella statistiken. Dock rapporteras de in till STRADA och redovisas i denna rapport. Detta eftersom fallolyckorna står för den största andelen av alla som skadas i Stockholms trafikmiljö.

⁵ Vägtrafikskador, årlig rapport

Skillnaden mellan svårt och allvarligt skadade

Det är viktigt att veta att den officiella statistiken har en egen term för de allra värst skadade; **svårt skadade**. Huruvida en trafikskada registreras som lindrig eller svår bedöms av polisen på olycksplatsen utan konsultation från sjukvården. Sjukvården däremot kallar de mest skadade **allvarligt skadade** och gör sin bedömning utifrån medicinsk grund, en så kallad ISS-bedömning⁶ vilken anger sannolikheten för att en person avlider till följd av sina skador. Sjukvården har med hjälp av detta system ett mellansteg i sin bedömning, vilket gör att en patient kan benämnas som **lindrigt, måttligt** eller **allvarligt skadad**.

I STRADA väger sjukvårdens bedömning tyngst för hur en skada ska kategoriseras när det finns skillnader mellan polisens och sjukvårdens bedömningar. Om polisen rapporterar in en trafikant som svårt skadad men sjukvården gör bedömningen att personen har lindriga skador – benämns skadan i STRADA som lindrig. Gör sjukvården ingen bedömning, blir det polisens skaderegistrering som används. Av denna anledning är antalet skadade olika många och skadorna benämns olika beroende på om statistiken som redovisas är officiell nationell eller sammanvägd i STRADA. Exempelvis klassas endast ett mycket litet antal av de polisrapporterade svårt skadade personerna som allvarligt skadade enligt sjukvården. Majoriteten bedöms i stället vara måttligt skadade.

Uppföljning av målet för svårt skadade

Enligt 2018 års officiella statistik för Stockholm skadades 133 personer svårt i trafiken⁷, vilket skulle innebära att 2020 års målnivå är uppnådd, se Figur 2.

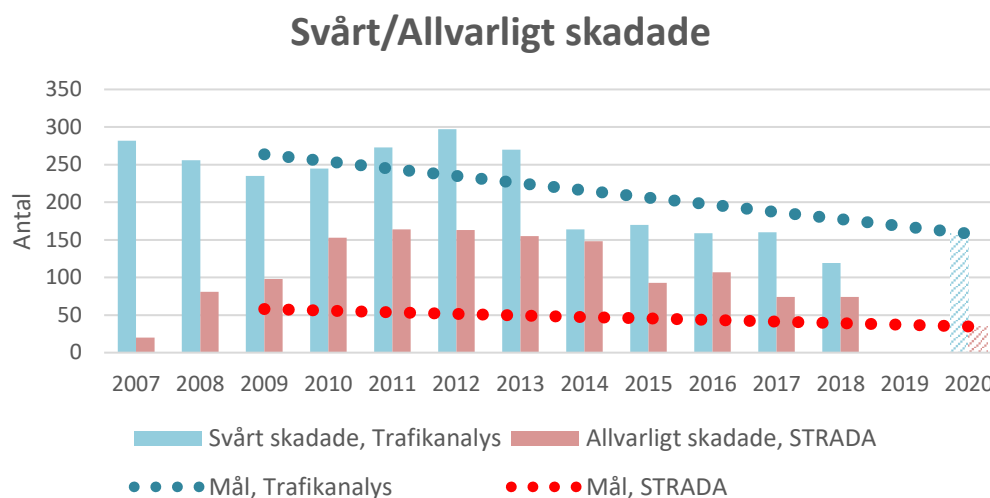
Tyvärr är statistiken som tidigare redogjorts för bristfällig. Antalet polisrapporterade svårt skadade låg under 2018 på samma låga nivå som under bottenåret 2014. Avsaknaden av tillförlitlig data för svårt skadade gör att stadens trafiksäkerhetsmål inte kan följas upp på ett korrekt sätt.

Antalet trafikanter med allvarliga skador enligt den sammanvägda svårighetsgraden i STRADA låg för 2018 på den lägsta nivån på tio år. En delförklaring till denna minskning skulle kunna vara att de senaste åren haft mildare vintrar, vilket minskat antalet fallolyckor – som utgör en betydande andel av statistiken för de allvarligt skadade. Dock antas det inte vara hela förklaringen till minskningen. Sjukvården har fortsatt haft svårigheter att fånga upp de allvarligt skadade i sin inrapportering till STRADA, vilket föranleder ett fortsatt bortfall i statistiken.

⁶ ISS= Injury Security Score, en riskbedömning för om patienten avlider av sina skador. Allvarligt skadade har ett ISS-värde på 9 eller högre.

⁷ Trafikanalys, Vägtrafikskador 2018

Figur 2. Statistik över antalet svårt och allvarligt skadade i trafiken i Stockholms stad, åren 2007–2018 samt målbild för år 2020



Källa: Trafikanalys och STRADA (Transportstyrelsen)

NOT 1. Statistiken från Trafikanalys är den svenska officiella statistiken vilken enbart bygger på polisrapporterade olyckor och exkluderar fallolyckor bland fotgängare.

NOT 2. Statistiken från STRADA baseras på olycksrapporter från både polis och sjukhus som vägts samman och inkluderar även fallolyckor.

Slutsatsen är att det inte går att följa upp målet om svårt skadade på grund av den bristfälliga rapporteringen både inom den officiella statistiken och inom statistiken i STRADA.

Uppföljning av målet för omkomna

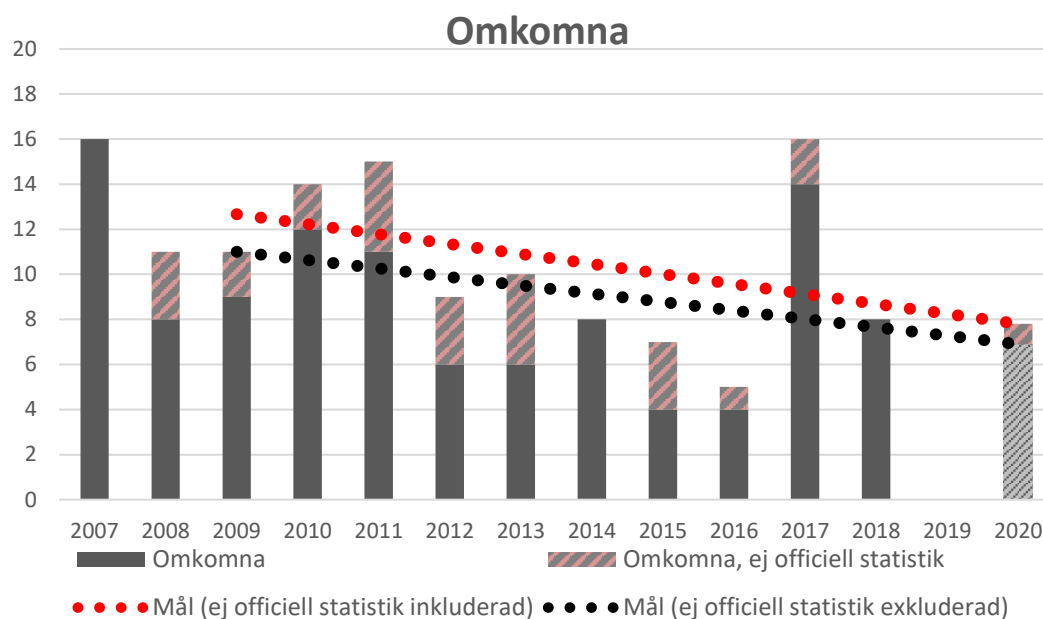
Under 2018 omkom totalt 8 personer; vilket är strax under medelvärdet på 10 omkomna under de senaste tio åren i trafikrelaterade olyckor i Stockholm.

Till skillnad från till de svårt och allvarligt skadade, är den statistiska kvaliteten och kvantiteten säkerställd för de dödsolyckor som sker. Det medför att målet om högsta antalet omkomna i trafiken kan följas upp. Stockholms 2020-mål om 40 procent färre omkomna i trafiken är ett etappmål, vilket innebär en målbild om högst 6 till 7 omkomna personer – beroende på hur målet räknas⁸. Under åren 2015–2016 låg antalet omkomna under denna nivå⁹, för att under 2017 öka drastiskt, men är för 2018 med sina 8 omkomna nära målet, se Figur 3.

⁸ Dvs. om fallolyckor samt olyckor som orsakats av suicider eller sjukdom ingår i målberäkningen eller ej

⁹ Oavsett om dödsfall som inte inkluderas i den officiella statistiken för omkomna i en trafikolycka inkluderas eller ej

Figur 3. Antal omkomna trafiken i Stockholms stad, åren 2007–2018 samt målbild för år 2020



Källa: STRADA (personer)

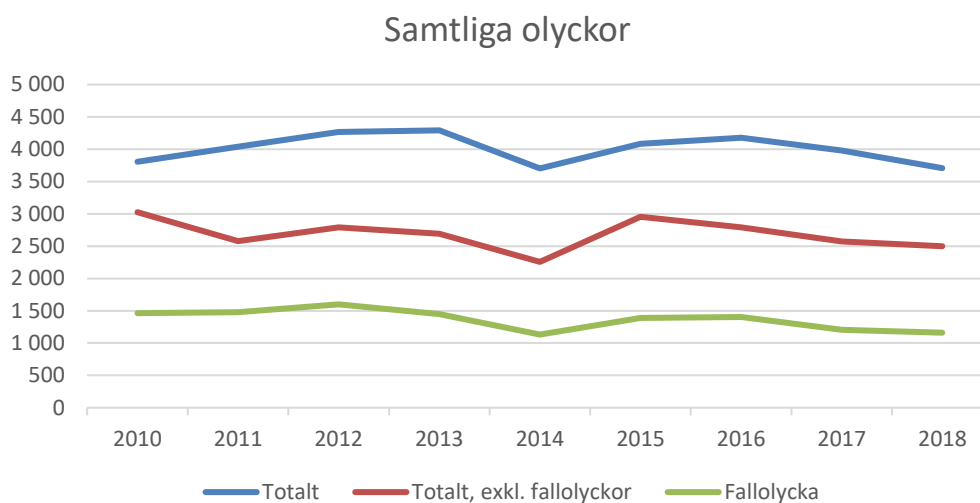
NOT. De rödstreckade staplarna visar dödsolyckor som inte ingår i den officiella statistiken och som därmed inte redovisas av Trafikanalys. I kategorin för den icke officiella statistiken har olyckan orsakats av självmord, sjukdom eller en fallolycka.

5 STOCKHOLMS STADS TRAFIKOLYCKSUTVECKLING

Under 2018 registrerades totalt 3 705 trafikolyckor inom Stockholms stad. I dessa uppges 3 858 personer ha skadats. Det är en minskning jämfört med 2017. En del av minskningen kan förklaras med att sjukvården – som registrerar flest olyckor med oskyddade trafikanter – fortsatt har haft inrapporteringsproblem till STRADA.

Även om olyckorna och antalet skadade i trafikolyckor totalt sett minskade under 2018, var det ändå ett år med liknande nivåer som de två föregående åren. Att antalet olyckor och skadade ligger på lägre nivåer under senare år jämfört med 2010–2013 bedöms bero på inrapporteringsproblem samt att vintrarna varit mildare. Vintern 2017/18 var något mildare än året dessförinnan, och präglades dessutom inte av något snöfall i samma storleksordning som det som föll över Stockholm den 8 november 2016 och orsakade rekordmånga fallolyckor på kort tid. Samtliga olyckor och fallolyckorna minskade något, se Figur 4, medan antalet olyckor exkl. fallolyckor var oförändrat.

Figur 4. Antalet inrapporterade skadade trafikanter till STRADA för Stockholms stad, åren 2010–2018



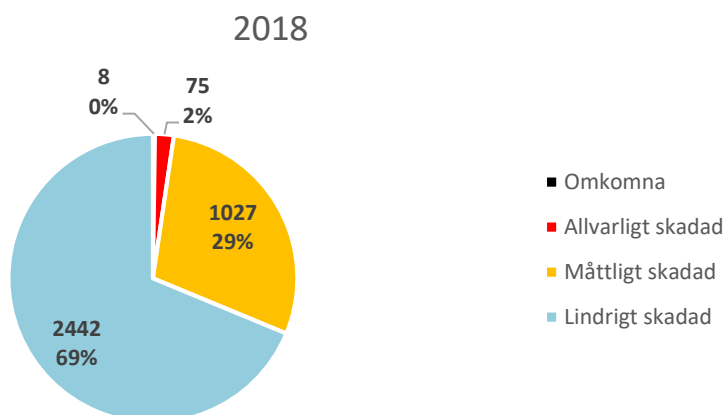
Källa: STRADA (personer)

NOT 1. År 2014 skedde ett stort bortfall pga. problematik kring polisens IT-system.

5.1 SAMTLIGA SKADADE, ANDELAR

Majoriteten av Stockholms trafikolyckor är lindriga. Under de senaste åren har 2 av 3 trafikrelaterat skadade personer fått skador av lindrigare karaktär. Till dessa skador räknas blåmärken, skrapår, mindre skärsår utan större blodförlust och olika former av sträckning. Den näst vanligaste skadan är en måttlig skada, exempelvis benbrott på armar eller ben, och drabbar i snitt knappt en tredjedel av de trafikanter som skadas i Stockholmstrafiken, se Figur 5.

Figur 5. Skadade och omkomna trafikanter fördelade på skadegrad, exkl okänd/osäker skada, Stockholms stad, år 2018



Källa: STRADA (personer)

Vanliga skador bland dem som skadas allvarligt är höftfrakturer, olika skullskador samt frakturer på bröstorg. Andelen personer som skadats allvarligt i trafikolyckor har legat på relativt låg nivå i Stockholm och så även under 2018, som uppvisade det lägsta antalet på tio år. Även om en del av denna minskning kan förklaras med ett minskat antal fallolyckor, antas detta inte vara hela sanningen, då sjukvården haft svårigheter att fånga upp de allvarligt skadade i sin inrapportering till STRADA. Av den anledningen misstänks det finnas ett bortfall i statistiken, framför allt bland de äldre skadade.

De olycksdrabbade

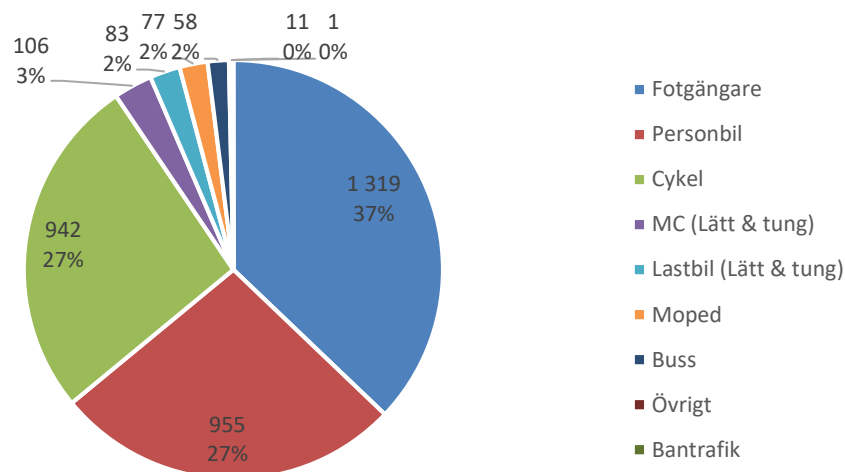
De mest olycksdrabbade trafikanterna är fotgängarna, vilka utgjorde 37 procent av samtliga skadade och omkomna under 2018, se Figur 6. Åtta av tio skadade fotgängare har varit med om en fallolycka, dvs. fallit, snubblat eller halkat i trafikmiljö. Andra drabbade trafikantgrupper är bilister (27 procent), varav upphinnandeolyckorna är mest förekommande, och cyklister (27 procent), vilka oftast skadas i singelolyckor.

Det finns många olika kategorier trafikolyckor, men ett par av dem dominerar helhetsbilden. Fallolyckorna är i särklass vanligast, den olyckstypen stod för 32 procent av Stockholms samtliga trafikolyckor år 2018.

Det är också den vanligaste olyckan för fotgängare och står för 80 procent av olyckor med fotgängare i Stockholm. Främst orsakas de av att gående har halkat. Efter fallolyckorna är upphinnandeolyckor med motorfordon och singelolyckor med cykel de vanligast förekommande olyckorna. Tillsammans med fallolyckorna utgör dessa två tredjedelar av alla olyckor, se Figur 7.

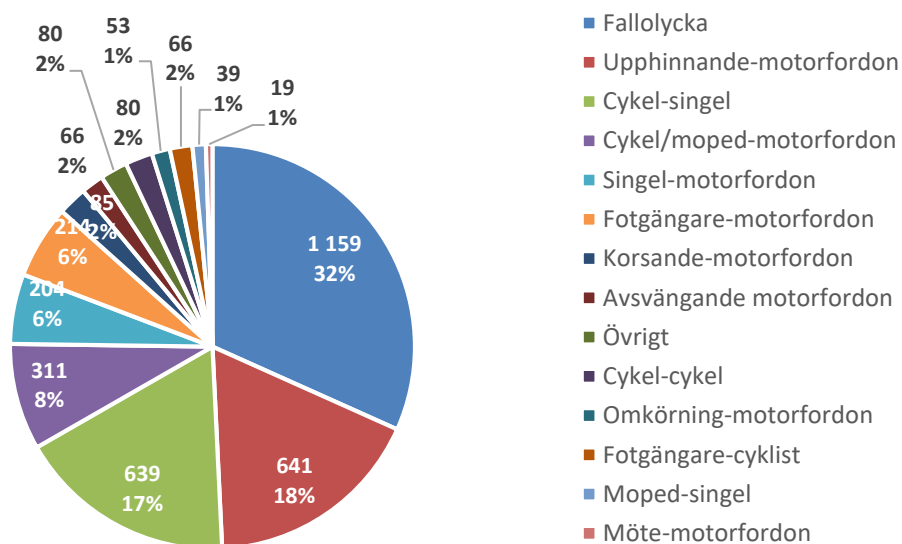
Singelolyckor med cykel är den tredje vanligaste olyckstypen i Stockholm och har under de senaste fem åren i genomsnitt legat bakom knappt 15 procent av samtliga trafikskadade. Det är också den vanligaste cykelolyckan och står för 61 procent av olyckor med cyklister i Stockholm¹⁰. Orsakerna skiftar, och i många fall går det inte att specifikt urskilja orsaken då rapporterna i STRADA ofta inte har mer utförlig beskrivning än att personen cyklat omkull.

Figur 6. Skadade och omkomna trafikanter fördelade på trafikantslag, Stockholms stad, år 2018



Källa: STRADA (personer)

Figur 7. Fördelning av samtliga trafikolyckor per olyckskategori, Stockholms stad, år 2018



Källa: STRADA (olyckor)

NOT. Kategorin Övriga olyckor är en summering av olyckstyperna Parkerat fordon, Backning/Vändning, Moped-fotgängare, Spårtrafik, Olycka med djur, Cykel-moped, Moped-moped, Fotgängare-fotgängare, Terrängfordon samt Övrigt

¹⁰ I vissa fall har dock singelolyckor uppstått pga. andra trafikanters handlande, t.ex. när en cyklist behövt tvärbromsa för att undvika kollision.

Fördelning över året

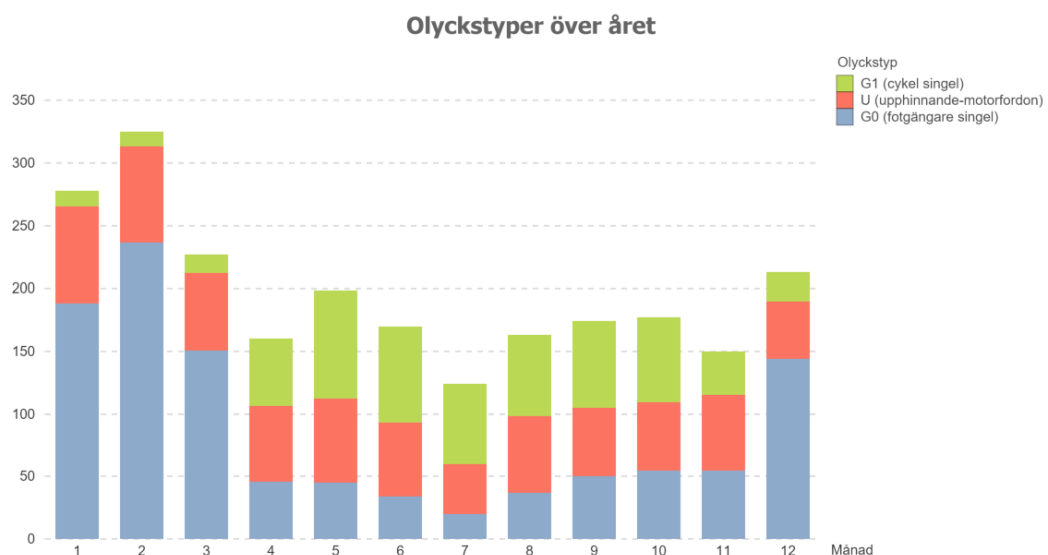
Väderförhållanden, som antalet dagar med frysgrader, förekomst och mängd snö, under vintern påverkar antalet personer som ramlar och skadar sig, vilket till en viss del förklarar olycksstatistikens utveckling för detta olycksslag.

Flest personer skadar sig i februari och minst antal i juli. Singelolyckor med fotgängare sker främst under vintermånaderna december till mars. Den 17 januari 2018 finns som exempel 53 fallolyckor i STRADA jämfört med ett medel på tre fallolyckor per dag över hela året. Detta indikerar hur starkt sammankopplade fallolyckor i trafikmiljö är med väder och vinterunderhållet på gångstråken, och hur stor roll stadens och andra väghållares underhållsarbete spelar samt därigenom också att områden och platser planeras och utformas för att de ska vara enkla och effektiva att drifva och underhålla året om.

Cykelolyckor har ett annat mönster jämfört med olyckor med fotgängare då flödet minskar under vintermånaderna. Singelolyckor med cykel sker främst i maj till oktober och samvarierar med flöden, då det cyklas betydligt mindre vintertid. Farligast är dock början av vintersäsongen där enstaka dagar med halka syns i statistiken.

För motorfordon är upphinnandeolyckor vanligast. De sker när ett eller flera motorfordon kör in i framförvarande fordon. Olyckor med motorfordon är jämnt fördelade över året med en liten topp för upphinnandeolyckor i januari/februari, se Figur 8.

Figur 8. Personolyckor över året för de tre största olyckstyperna, personbil (U, upphinnande), fotgängare (G0, singel) och cykel (G1, singel).



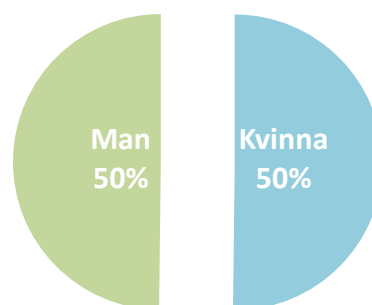
Källa: STRADA (personer)

Kön och ålder

Fördelningen mellan män och kvinnor som skadas i Stockholm är mycket jämn och har varit det under flera år. För 2018 var fördelningen bland de skadade trafikanterna lika, dvs. hälften var kvinnor och hälften män. Fördelningen av befolkningen i Stockholm ligger på ca 50 procent kvinnor och 50 procent män, se Figur 9.

Figur 9. Andelen skadade och omkomna trafikanter fördelade på kön, Stockholms stad, år 2018.

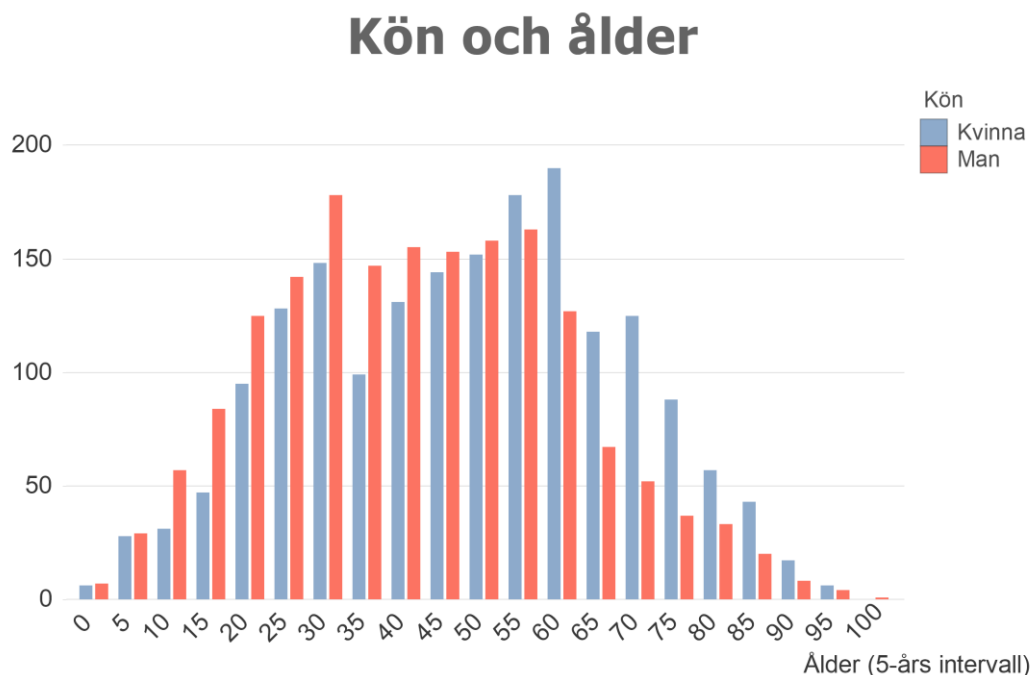
Könsfördelning, trafikskadade i Stockholm 2018



Källa: STRADA (personer)

Den yngsta personen som skadats i en trafikolycka är 0 (under 1 år) och äldsta är 98 år, se Figur 10. Flest skadade är 30–35 år för män och 60–65 för kvinnor. När det gäller allvarligt skadade är åldern 70–75 vanligast både för kvinnor och män.

Figur 10. Antalet skadade personer uppdelat på kön och i ålderskategorier (5 år).



Källa: STRADA (personer)

Personer i åldern 40–64 år står för 44 procent av alla fallolyckor¹¹ i Stockholms-
trafiken. Som åldersgrupp motsvarar de runt en tredjedel av stadens befolkning
och hälften av dem som huvudsakligen gör sin resa som fotgängare.

Fler kvinnor än män skadas i fallolyckor. I snitt har kvinnorna stått för 70 procent
av de senaste fem årens fallolyckor i Stockholms trafikmiljö. Några
delförklaringar till varför just kvinnor är överrepresenterade bland fallolyckor är
att de går mer och har en högre skaderisk när olyckan väl är framme jämfört med
män. Kvinnor i åldersgruppen 40–64 år utgör störst andel av de skadade, men sett
till risken¹² att falla och skada sig är den ändå störst bland kvinnor från 65 års
ålder och uppåt.

Var har olyckorna inträffat?

STRADA rapporterar vem som är väghållare där olyckan sker, Utiifrån
rapportering framgår att merparten, 76 procent, av personskador sker på
kommunalt vägnät, se Tabell 1. Detta gäller i stort för alla skadetyper förutom
döda där alla skett på kommunalt vägnät förutom en (enskild mark). På det
statliga vägnätet är den vanligaste olyckstypen upphinnandeolyckor med bil, 35
procent av dessa, men merparten av alla upphinnandeolyckor sker på kommunala
vägnätet, 59 procent. Det sker få olyckor med gående och cyklister på det statliga
vägnätet.

Tabell 1. Antalet person-olyckor uppdelat per väghållare.

Väghållare	Totalt	Död	Allvarligt skadad	Måttligt skadad	Lindrigt skadad	Osäker + Okänd skada
Kommunal	2937	7	59	821	1807	243
Statlig	377	-	2	22	316	37
Okänd	313	1	8	97	189	18
Enskild	139	-	3	66	64	6
Statlig, Kommunal	53	-	1	9	41	2
Kommunal, Enskild	37	-	2	11	24	-
Statlig, Enskild	2	-	-	1	1	-

Källa: STRADA (personer)

Okänd väghållaren är ca 9% av alla olyckor med personskador och bortfallet är
störst för singel-olyckor.

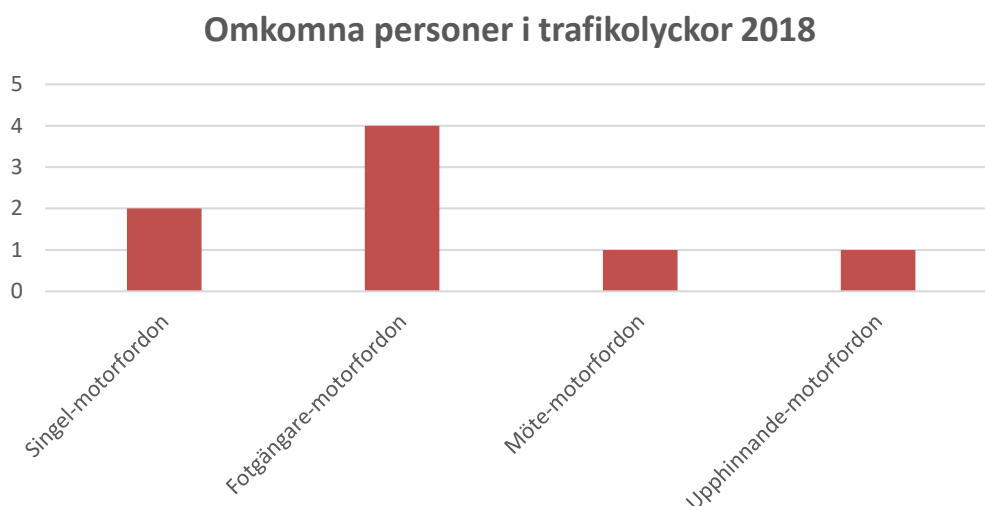
¹¹ Skadade personer under 16 års ålder är exkluderade i andelsberäkningen för att göra jämförelsen likvärdig med
resvaneundersökningens urvalsgrupp. När åldersgruppen 0–15 år är inräknad blir andelen 43 procent.

¹² Räknat på antal gjorda km

5.2 OMKOMNA

Under 2018 omkom åtta personer i trafikrelaterade olyckor i Stockholms stad. Fyra fotgängare, tre bilister och en motorcyklist. En av de omkomna, fotgängare-motorfordon, skedde på enskild mark (industriområde). För uppdelning per olyckskategori, se Figur 11. Bland de omkomna fanns sex män och två kvinnor i åldersspannet 5 till 95 år.

Figur 11. Omkomna trafikanter fördelade på trafikant och olyckskategori, Stockholms stad, år 2018



Källa: STRADA (personer)

Dödsfallen beror delvis på olyckliga omständigheter, men också på grov vårdslöshet i trafik som t.ex. framfart i mycket höga hastigheter. För 2018 skedde hälften av alla dödsolyckor, dvs 4 av 8, med inblandning av alkohol och/eller droger.

Själv mord, vårdslöshet i trafik samt sjukdomsrelaterade olyckor

Under de senaste tio åren, fram till 2018, har totalt 24 dödsfall, motsvarande 23 procent av samtliga dödsolyckor i Stockholm, räknats som icke-officiell olycksstatistik på grund av att trafikolyckan berott på självmord, sjukdomsfall eller att personen omkommit i en fallolycka.

Alla dödsolyckor 2018 är med i Trafikanalys officiella statistik.

Trafikverket har under senare år (2015–2017) sett en uppgång vad gäller antalet omkomna i alkohol- och drogrelaterade trafikolyckor¹³. För perioden 2006–2017 skedde en tredjedel av alla stadens dödsolyckor med inblandning av alkohol och/eller droger¹⁴.

¹³ Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2018, Trafikverket

¹⁴ Enligt Trafikverket

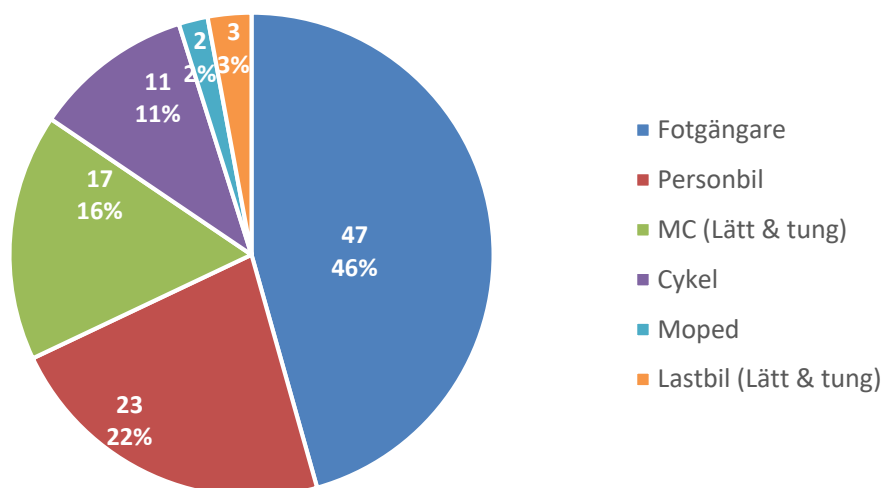
De olycksdrabbade

Under de senaste tio åren (2009–2018) har totalt 103 personer omkommit i trafikrelaterade olyckor i Stockholm stad. Den vanligaste trafikantkategorin bland omkomna är historiskt sett fotgängare, se Figur 12. Den vanligaste olyckstypen är fotgängare som blivit påkörda av motorfordon, se Figur 13. Under de senaste tio åren har de stått för en tredjedel av Stockholms stads trafikolyckor med dödlig utgång. Under 2018 omkom fyra personer i sådana olyckor.

Näst vanligaste dödsolyckan i Stockholms stad är singelolyckor med motorfordon (26 procent¹⁵). I den tredje vanligaste olyckstypen historiskt, cykel/moped-motorfordon, omkom ingen under 2018.

Figur 12. Antalet dödsolyckor fördelade på trafikantkategori, Stockholms stad, åren 2009–2018

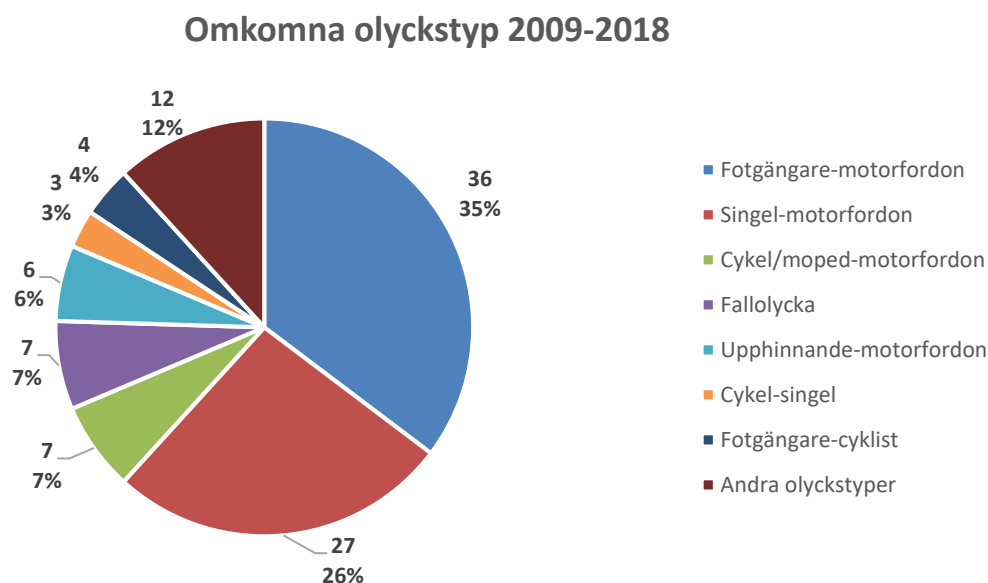
Omkomna trafikanter 2009-2018



Källa: STRADA (olyckor)

¹⁵ Snitt för åren 2009–2018

Figur 13. Antalet dödsolyckor fördelade på olyckstyp, Stockholms stad, åren 2009–2018



Källa: STRADA (olyckor)

Barn är den åldersgrupp¹⁶ som är minst förekommande och finns med i statistiken i tre fall, se Tabell 2, varav ett fall år 2018. I alla dessa olyckor har barnet varit fotgängare och blivit påkörd av ett motorfordon. Den mest drabbade åldersgruppen i dödsolycksstatistiken 2009–2018 är trafikanter i pensionsåldern, dvs. 65 år och äldre. Trots att de utgör en relativt liten andel av Stockholms invånarantal (15 procent, SCB 2015), står de för drygt en tredjedel (37 procent) av alla dödsolyckor de senaste tio åren. Absolut vanligast är att äldre omkommer när de är ute och går. Faktum är att personer i åldrarna 65 år och äldre utgör 25 procent av alla omkomna fotgängare, och är den åldersgrupp som oftast omkommer till följd av påkörning av ett motorfordon. Allra vanligast är att personen korsat vägen på ett övergångsställe. Dock är det svårt att veta vad överrepresentationen av äldre vid påkörningsolyckor beror på; om det handlar om ett visst beteende, ouppmärksamhet, att de har svårare att klara krockvåld alternativt en kombination.

Tabell 2 Antalet omkomna i trafikolyckor fördelat på åldersgrupper, Stockholms stad, åren 2009–2018

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Totalt	Andel
0-15 år			2							1	3	3%
16-24 år	2	3	1	1				1	3		11	11%
25-39 år	2	1	3	2	3		1	2	4	5	23	22%
40-64 år	5	5	4		3	3	3	2	3		28	27%
65+	2	5	5	6	4	5	3		6	2	38	37%
Totalt	11	14	15	9	10	8	7	5	16	8	103	100%

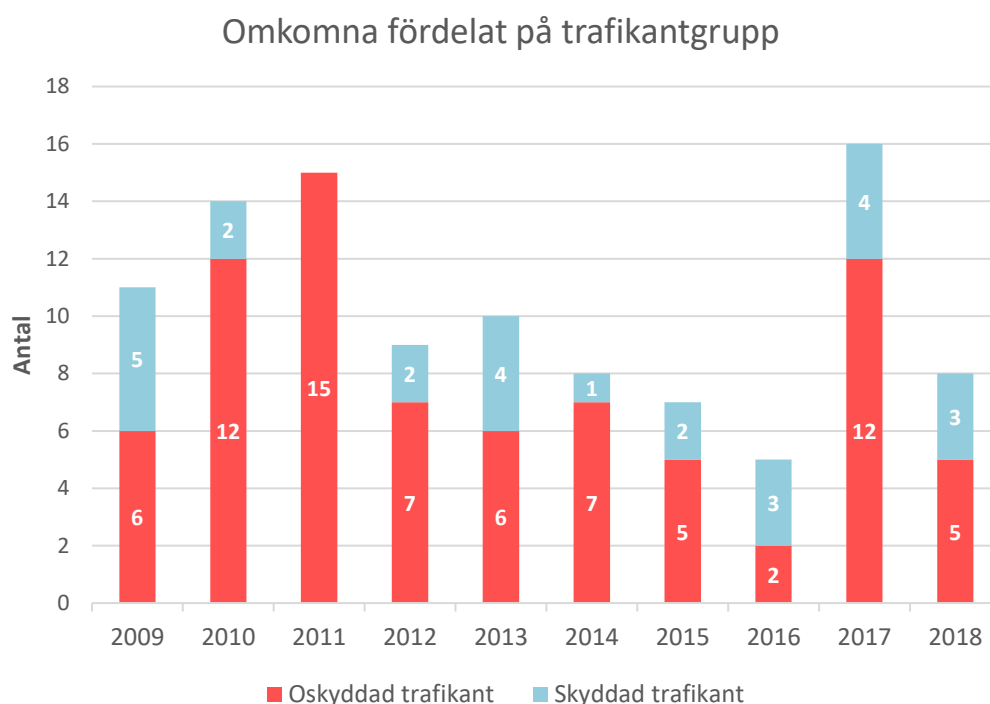
Källa: STRADA (personer)

¹⁶ Sett till antal omkomna i åldersgruppen 0-17 år i förhållande till sin befolkningsandel om 19 procent

Två tredjedelar av dem som omkommit inom Stockholms stad är män. Den vanligaste dödsolyckan både bland män och kvinnor är fotgängare som blivit påkörd av ett motorfordon. För den näst vanligaste olyckstypen, singel-motorfordon, är 85 procent män.

Oskyddade trafikanter, dvs. trafikanter som inte färdas bakom något skyddande hölje, är överrepresenterade i trafikskadestatistiken generellt och i synnerhet bland de omkomna. I 75 procent av alla dödsolyckor är den omkomne oskyddad trafikant, se Figur 14.

Figur 14. Antal omkomna fördelat på trafikantgrupp och år, Stockholms stad, åren 2009–2018



Källa: STRADA (personer)

NOT. Bland oskyddade trafikanter räknas fotgängare, cyklister, mopedister och motorcyklister.

Av de oskyddade trafikanter som dog i en trafikolycka perioden 2009–2018 var de allra flesta fotgängare (47), cyklister (11) och motorcyklister (17), se Figur 13. Då antalet omkomna är relativt få per olyckstyp och stora variationer syns mellan åren är det svårt att se några förändringar under perioden.

5.3 ALLVARLIGT SKADADE

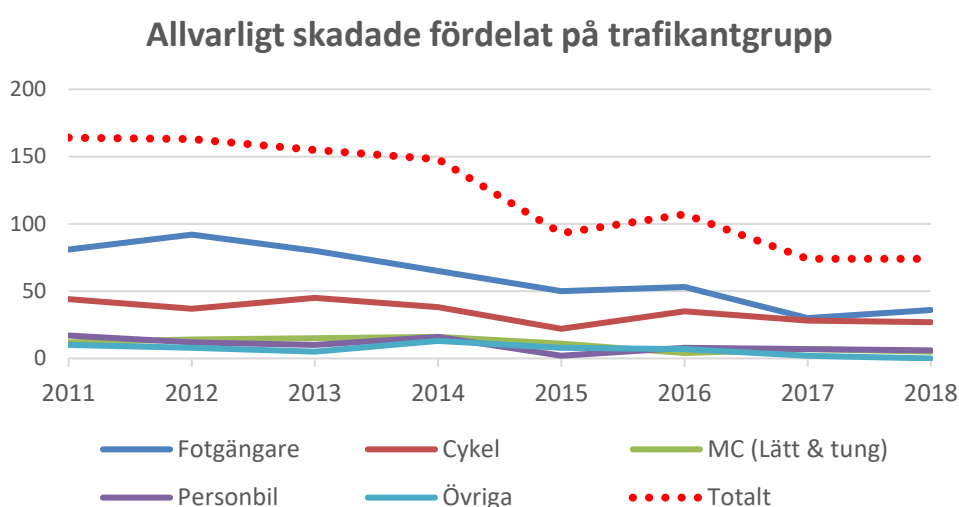
2018 präglades liksom de två åren dessförinnan av statistiskt bortfall bland de allvarligt skadade (läs mer i avsnitt 4.1.3) vilket gör att det är svårt att analysera statistiken på ett korrekt sätt. Trafikkontoret väljer ändå att redovisa de allvarliga olyckorna som rapporterats in, men med reservation för att statistiken är bristfällig med ett mörkertal.

2018 rapporterades 74 allvarligt trafikskadade personer. Antalet allvarligt trafikskadade under 2018 och 2017 låg på den lägsta nivån på tio år; cirka 50 procent lägre än snittet för åren 2010–2013, se Figur 15. Det beror sannolikt främst på lägre rapporteringsgrad och motsvarar ett bortfall om runt 85 personer.

Störst minskning kan man se bland fotgängare i fallolyckor och fotgängare i kollision med motorfordon.

En delförklaring skulle kunna vara att de senaste fyra årens vintrar varit betydligt mildare. Vädret påverkar förekomsten av fallolyckor – vilka utgör en betydande andel av statistiken för de allvarligt skadade. Dock står det minskade antalet allvarliga fallolyckor enbart för drygt hälften av den totala minskningen. Likaså ser de allvarliga fallolyckorna ut att minska i antal oavsett om vädret har snö eller/och frysgrader eller inte. Av den anledningen kan man konstatera att sjukvården fortsatt har svårigheter med att fånga upp de allvarligt skadade i sin inrapportering till STRADA, vilket leder till fortsatt bortfall i statistiken.

Figur 15 Antal allvarligt skadade trafikanter per trafikantslag, Stockholms stad, åren 2011–2018



Källa: STRADA (personer)

NOT. Statistiken för de allvarligt skadade är inte helt tillförlitlig för åren 2015–2018 pga. bortfall från akutsjukhus/polis. Siffrorna antas vara större än de angivna värdena i figuren.

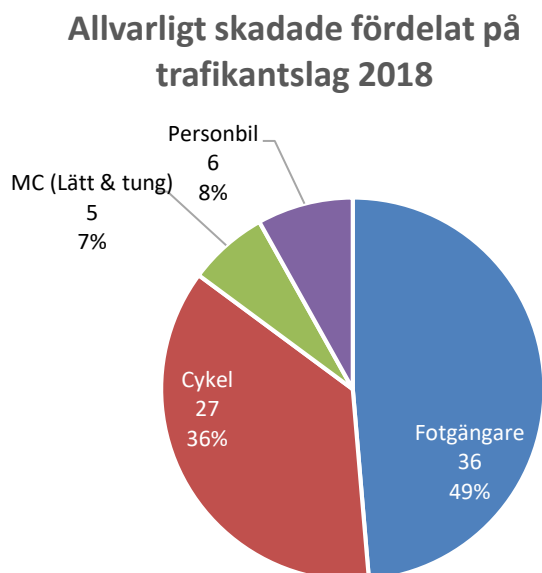
De olycksdrabbade

Den äldre generationen (65 år eller äldre) skadas värst, och under de senaste fem åren har de stått för 45 procent av de allvarligt trafikskadade, trots att de som åldersgrupp endast utgör 15 procent av Stockholms befolkning. Den absolut vanligaste olyckan bland de äldre är fallolyckor. Lägst antal drabbade finns i den yngsta åldersgruppen, dvs. barn. De står för 2 procent (13 stycken) av de senaste fem årens allvarligt skadade, varav fotgängare-motorfordon samt singelolyckor med cykel varit mest förekommande.

Fotgängarna står för den största andelen av alla som skadats allvarligt i Stockholmstrafiken och 2018 var inget undantag, se Figur 16. I tre av fyra fall handlar det om fallolyckor i gatumiljö, vilket är den i särklass vanligaste olyckstypen bland samtliga allvarligt skadade. Fallolyckan står för 35 procent av 2018 års allvarligt skadade. Singelolyckan är den klart vanligaste olycksformen bland de allvarligt skadade och dominerar bland såväl fotgängare och cyklister som motorcyklister. Tillsammans står singelolyckor med cyklister och fallolyckor för ungefär två tredjedelar av alla allvarligt skadade, se Figur 17.

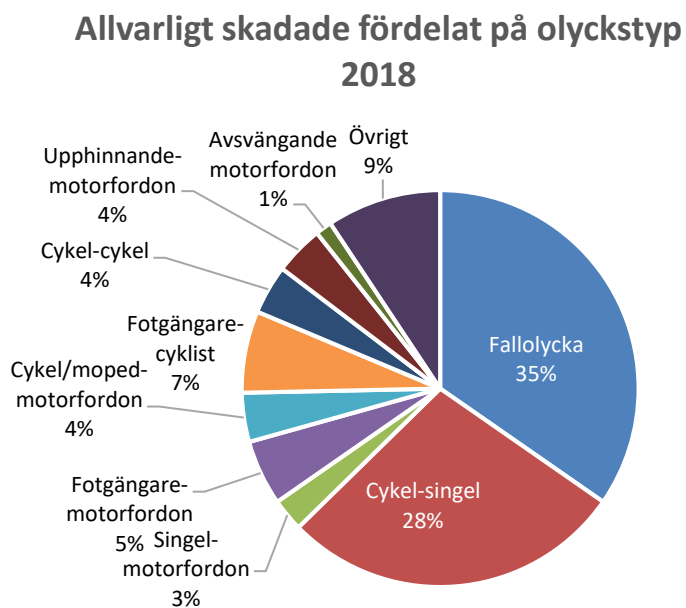
Att fallolyckorna står för en så stor andel av Stockholms stads allvarligt skadade, är en viktig anledning till att inte exkludera denna olycksgrupp när nulägesanalyser görs och trafiksäkerhetsprojekt planeras och följs upp.

Figur 16 Antal allvarligt skadade trafikanter fördelade på trafikantkategori, Stockholm, år 2018



Källa: STRADA (personer)

Figur 17. Andel allvarligt skadade per olyckstyp år 2018, totalt 74.



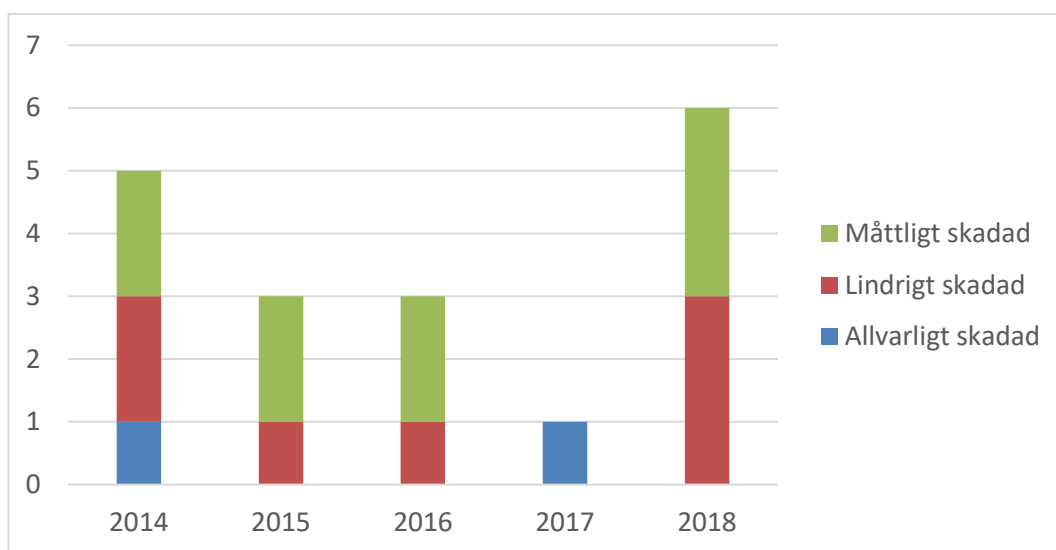
Källa: STRADA (personer)

5.3.1 NYA FORDON, ELDRIVNA ENPERSONSFORDON

De senaste åren har nya fordon introducerats på marknaden. Det är både utveckling av befintliga och nya fordon. Det är främst framdrivning med el-assistans som ökat och syns på gatorna. Exempelvis säljs det nu betydligt fler elcyklar än tidigare (Nationellt Cykelbokslut 2018) som ger mer fartresurser. Andra eldrivna enpersonsfordon, exempelvis ”el-sparkcyklar” utan tramp- eller vevanordning, klassas som cykel så länge de har maxhastighet på 20 km/h och maxeffekt på 250 W (källa Transportstyrelsen). Det finns även fordon med elassistans som inte klassas som cykel och därför svårbedömda utifrån trafiklagstiftningen, dessa får då ej köras på allmän väg.

Trafiksäkerhetsaspekter kring dessa fordon har diskuterats men ännu är litet känt om effekterna. Då olycksrapporteringen ej klassar dessa nya fordon är det svårt att göra en olycksanalys. Textsökning på de olika benämningarna kan ge viss information om antalet olyckor, se Figur 18, men mörkertalet anses stort då inget systematiskt sätt finns att benämna dessa fordon i olycksstatistiken.

Figur 18. Antalet personolyckor med eldrivna enpersonsfordon (exkl el-cykel) enligt sökord, uppdelat på skadegrad. Sökord: elscooter, el-moped, elsparkcykel, Segway, hoverboard, voi, lime, Glyde



Källa: STRADA (personer)

Det är svårt att dra några slutsatser för eldrivna enpersonsfordon, men det är viktigt att studera trafiksäkerheten för dessa fordon framöver.