

Handläggare
Ellen Taavo
08-508 263 12**Till**
Trafiknämnden
2017-10-19

Trafikolyckor 2016. En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen. Lägesrapport

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner lägesrapporten om trafikolycksutvecklingen i Stockholm 2016.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefMikael Ranhagen
Enhetschef

Sammanfattning

Under 2016 registrerades totalt 4 177 trafikolyckor inom Stockholms stad. I dessa uppges 4 284 personer ha skadats, varav 71% lindrigt, 26% måttligt och 2% allvarligt. Totalt omkom 5 personer vilket är det lägsta antalet någonsin i Stockholms moderna historia. Liksom tidigare år är de tre vanligaste olyckstyperna fallolyckor bland fotgängare, upphinnandelyckor med motorfordon samt singelolyckor med cykel. Fallolyckor bland fotgängare är inte bara den i särklass vanligaste trafikolyckan, utan också den olyckskategori där flest personer skadas allvarligt.

Antalet olyckor och trafikskadade ökade med 2% jämfört med 2015, vilket snarare bör ses som att rapporteringen av olyckorna förbättrades under 2016 än en faktisk olycksökning. Ökningen gällde främst bland de oskyddade trafikanterna, vilket kan förklaras med att sjukvården – som registrerar flest olyckor med oskyddade trafikanter – minskat sitt bortfall något genom att öka

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 263 12
Växel 08-508 272 00
ellen.taavo@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

inrapporteringarna till STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) under 2016. Störst ökning ses bland cyklisterna, som hade det näst största antalet registrerade skadade någonsin under föregående år.

Den enskilt största påverkande olyckshändelsen i statistiken för 2016 var snöovädret som föll över staden den 8 november och som överraskade stockholmarna med rekordnivåer av snö och ett fyrdubblat antal fallolyckor jämfört med samma period under tidigare år.

Bakgrund

Stockholms stads olycksrapport innehåller en sammanfattning av de trafikolyckor som skett inom Stockholms kommun under år 2016, utvecklingen som skett de senaste åren samt kartmaterial över särskilt utsatta platser i Stockholm.

Statistiken som används och analyseras i rapporten baseras på data som finns i Transportstyrelsens rapporteringsdatabas för trafikolyckor, STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). I den samlas uppgifter från både polis och sjukhus och utgör ett världsunikt nationellt uppföljningsverktyg för trafikolyckor. Eftersom databasen har förändrats och utvecklats under åren kan statistiken vara missvisande och svåranalyserad i vissa avseenden och perioder. Exempelvis förbättrades rapporteringen av oskyddade trafikanter markant fram till år 2010, medan det under 2014-2016 förekommit diverse inrapporteringsproblem till STRADA som påverkar stadens analys- och utvärderingsarbete. Av den anledningen kan det vara svårt att dra några direkta slutsatser av statistiken för de senaste tre åren, framförallt vad gäller allvarligt och måttligt skadade.

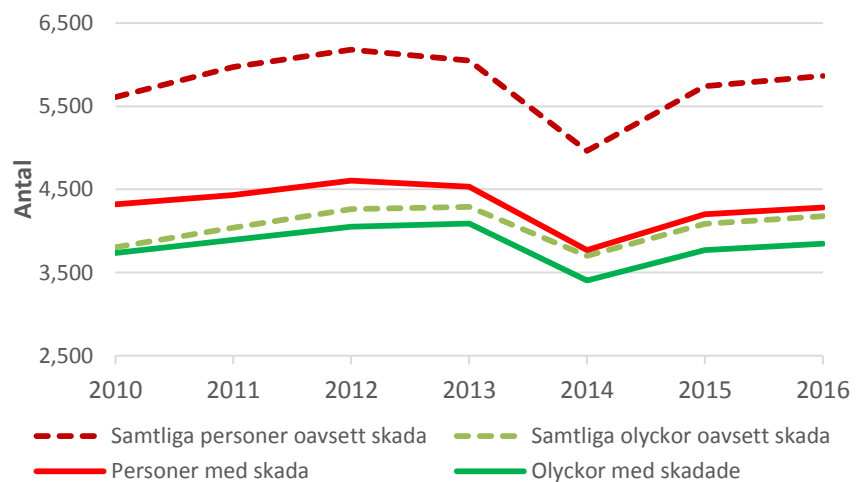
Trafikkontorets analys

Den generella utvecklingen

År 2016 var ett år då olycksstatistiken fortsatte att återhämta sig från tidigare års inrapporteringsproblem. Helt återställd är statistiken dock ännu inte och jämfört med 2013 registrerades det 55 färre skadade trafikanter (se

Figur 1).

Figur 1 Antalet inrapporterade trafikolyckor och trafikanter till STRADA för Stockholms stad, åren 2010–2016



Källa: STRADA

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

NOT 2. Åren 2015 och 2016 saknas fortfarande en betydande mängd allvarliga olyckor och allvarligt skadade.

Analyserar man det totala antalet olyckor, dvs samtliga inrapporterade olyckor oavsett om någon skadats eller ej, är bortfallet bland olyckstillfällena inte så stort. Antalet inrapporterade olyckor som kategoriseras med osäkra skador/ej skadade har ökat markant under de senaste åren, vilket antas bero på ofullständiga/bristfälliga rapporteringar bland vissa akutsjukhus.

Det finns tyvärr inga säkra siffror på hur stort det faktiska bortfallet är för 2016 års rapporter, men det antas kunna ligga runt 160 olyckor med 200 skadade personer. Störst minskat antal syns bland fotgängare som skadats i fallolyckor och i kollision med motorfordon, cyklister i singelolyckor och bilister i mötande-

olyckor¹. Antalet allvarligt skadade ökade något under 2016, men är fortfarande på en mycket lägre nivå än åren 2012–2014.

Uppföljning av stadens trafiksäkerhetsmål

Svårt skadade

Tyvärr är statistiken som redovisas för både de svårt och allvarligt skadade under åren 2015-2016 missvisande på grund av bortfall, vilket gör att stadens mål (405 färre svårt skadade år 2020 än genomsnittet 2006-2009) inte kan följas upp i denna rapport. Bortfallet medför också att siffrorna för de allvarligt skadade är svåranalyserade i sin helhet i andra avsnitt av rapporten.

Under 2016 ökade inrapporteringarna av antalet allvarligt skadade med 15% jämfört med 2015. Jämförs 2016 istället med snittet mellan år 2010 och 2013 då statistiken låg på en mer stabil nivå, är antalet inrapporterade allvarligt skadade ca 30% lägre, motsvarande ett bortfall om runt 50 personer. Störst minskning kan ses bland fotgängare och cyklister i kollision med motorfordon samt motorcyklister som skadats i singelolyckor.

Fotgängarna står generellt för hälften av alla som skadats allvarligt i Stockholmstrafiken och 2016 var inget undantag. I tre av fyra händelser handlar det om en fallolycka i gatumiljö, vilket är den i särklass vanligaste olyckstypen bland samtliga allvarligt skadade. Hur stort antal fallolyckor som inträffar under ett år är tätt förknippat med vädret, dvs om det är frystemperatur eller ej. 2016 var ett år med många fler frysgradsdagar² samt snö jämfört med både 2015 och 2014. I början på november månad inträffade det största enskilda snöfallet på över hundra år³ i Stockholm, vilket också kom att påverka antalet fallolyckor.

¹ Jämförelsen görs mellan åren 2016 och 2013.

² Dag där temperaturen är 0 grader eller lägre

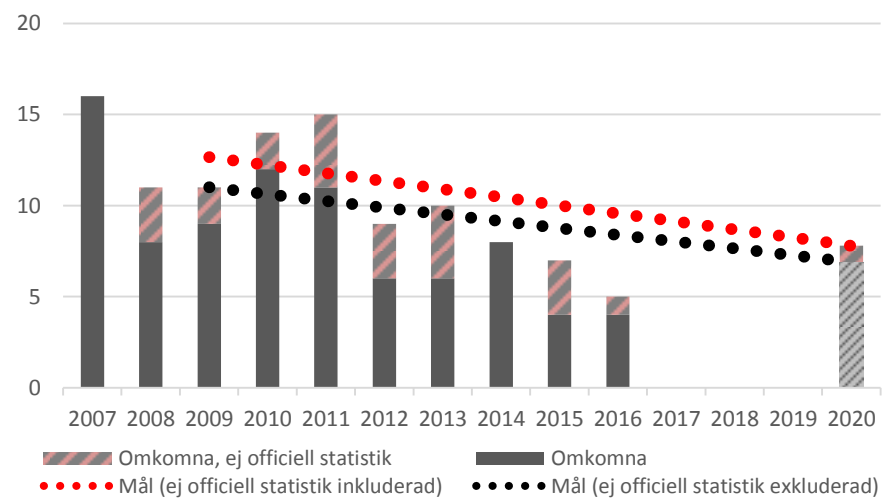
³ Aldrig förr har det snöat så tidigt och så mycket (39 centimeter) sedan SMHI startade sin statistik år 1905

Omkomna

Till skillnad för antalet allvarligt skadade är statistiken för dödsolyckor tillförlitlig, vilket medför att Stockholms 2020-mål om 40% färre omkomna i trafiken än genomsnittet 2006-2009 kan följas upp. Målet, som är ett etappmål, innebär en målbild om högst 6 till 7 omkomna personer per år (beroende på hur målet beräknas⁴). Redan under 2015 nådde Stockholm detta mål⁵, vilket även gällde för 2016 då antalet omkomna blev ännu färre, se. Dock bör det påpekas att de senaste två årens låga antal omkomna inte är en garanti för den fortsatta utvecklingen fram till år 2020.

Figur 2 Dock bör det påpekas att de senaste två årens låga antal omkomna inte är en garanti för den fortsatta utvecklingen fram till år 2020.

Figur 2 Antal omkomna trafiken i Stockholm, åren 2007–2016 samt målbild för år 2020



Källa: STRADA (personer)

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

Under 2016 omkom fem personer till följd av trafikolyckor i Stockholms kommun, vilket är två personer färre än det senaste tioårssnittet och det lägsta antalet sedan STRADA:s start. Tre bilister omkom i singelolyckor (varav en suicid), en cyklist i en singelolycka (misstänkt sjukdomsrelaterad) och en mopedist i

⁴ Dvs om fallolyckor samt olyckor som orsakats av suicider eller sjukdom ingår eller ej i målberäkningen

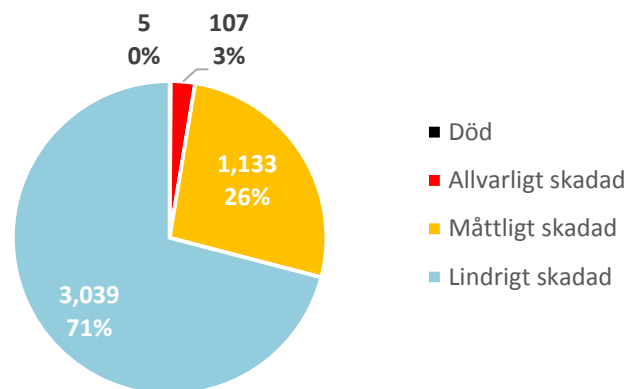
⁵ Oavsett om dödsfall som inte inkluderas i den officiella statistiken för omkomna i en trafikolycka inkluderas eller ej

kollision med bil. Av de omkomna var fyra män och en kvinna, mellan åldrarna 20 och 64 år. Sett som andel av samtliga dödsfall inom kommunen utgör trafikolyckorna en mycket liten del, nämligen 0,07%⁶.

Samtliga skadade i trafiken

Majoriteten av Stockholms trafikolyckor leder bara till lindriga konsekvenser. Under de senaste åren har 7 av 10 trafikrelaterat skadade personer erhållit skador av lindrigare karaktär. Till dessa skador räknas blåmärken, skrapsår, mindre skärsår utan större blodförlust och former av sträckning. Drygt en fjärdedel av de som skadas i trafikolyckor i Stockholm får måttliga skador, som t ex arm- eller benbrott (Figur 3).

Figur 3 Skadade och omkomna trafikanter fördelade på skadegrad, Stockholms stad, år 2016



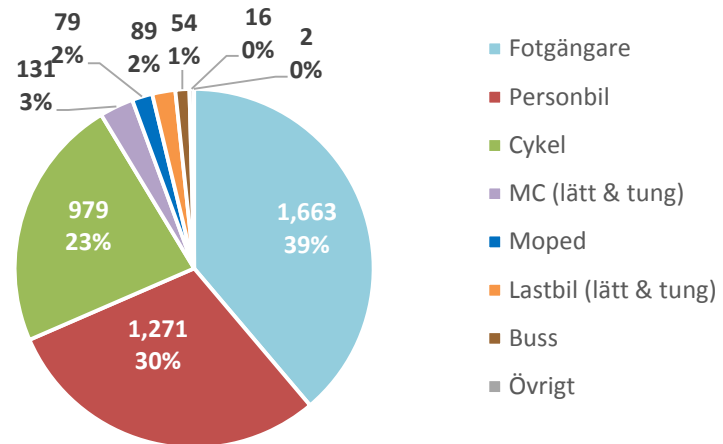
Källa: STRADA (personer)

De olycksdrabbade

De mest utsatta trafikanterna är fotgängarna, som utgjorde 39% av samtliga skadade och omkomna under 2016, se

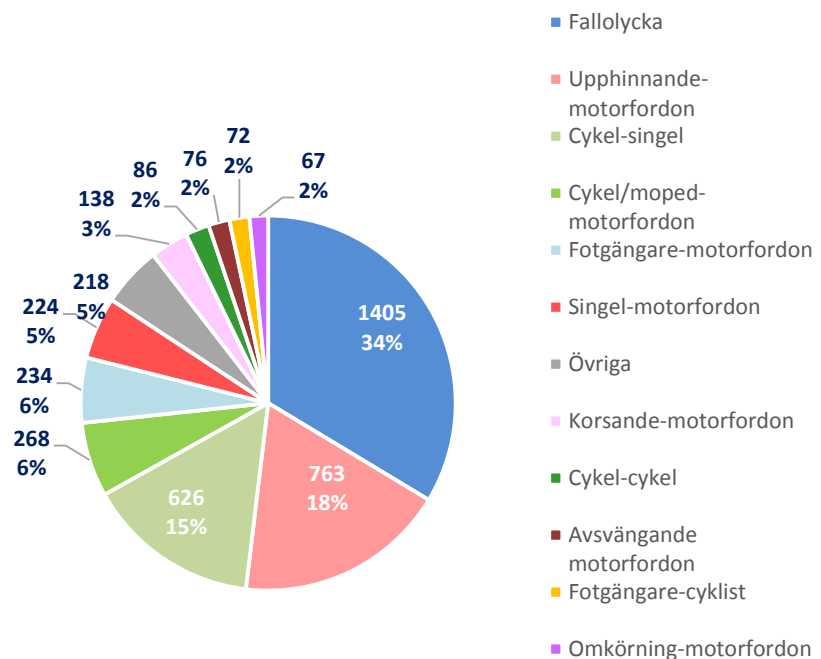
Figur 4. Majoriteten av dessa har varit med om en singelolycka, dvs. fallit, snubblat eller halkat i trafikmiljö. Fallolyckorna är den i särklass vanligaste trafikolyckan och stod för 34% av Stockholms samtliga trafikolyckor år 2016, se Figur 5. 30% av de skadade trafikanterna är bilister, för vilka upphinnandeolyckor är den vanligaste olyckstypen, och 23% är cyklister - för vilka singelolyckor är den vanligaste olyckstypen.

Figur 4 Skadade och omkomna trafikanter fördelade på trafikantslag, Stockholm, år 2016



Källa: STRADA (personer)

Figur 5 Fördelning av samtliga trafikolyckor fördelade per olyckskategori, Stockholm, år 2016



Källa: STRADA (olyckor)

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

Under 2016 ökade både antalet olyckor och trafikskadade med 2% jämfört med året innan. Olycksökningen gällde de flesta trafikantgrupperna, varav cyklisterna och fotgängarna ökade mest antalsmässigt. Ökningen kan främst tillskrivas sjukhusens förbättrade olycksregistrering. Det minskade antalet bilister bör ses som en följd av polisens fortsatt minskade inrapporteringar till STRADA.

Antalet skadade cyklister har gått från en tidigare årlig minskning under åren 2014 och 2015 till att ha det näst högsta inrapporterade antalet skadade under 2016. Jämfört med 2015 ökade antalet skadade cyklister med 9% (motsvarande 81 personer), varav den största ökningen syns bland singelolyckorna. Ökningen skulle kunna vara en kombination mellan förbättrad inrapportering från sjukvården och att cyklingen ökar i Stockholm.

Vanligaste trafikolyckan

Fallolyckorna är Stockholms absolut vanligast trafikolycka och stod under 2016 för 34 % av alla olyckor som skedde i staden. Väderförhållanden under vintern är starkt avgörande för hur stort antal personer som ramlar och skadar sig. Temperaturen är en av de absolut främsta faktorerna tätt följt av förekomsten av snö. Tre av fyra fallolyckor i staden sker under vinterhalvåret⁷ varav en majoritet på grund halka och på någon form av gångbana. Detta är en tydlig indikator på hur starkt sammankopplade fallolyckor i trafikmiljö är med väder och vinterunderhållet på gångstråken, och hur stor roll stadens underhållsarbete kan spela. Även om fallolyckorna är kraftigt säsongsbetonade, sker de året runt även under is- och snöfria månader. Dessa året-runt-olyckor kan bero på alltifrån ojämnt underlag, sviktande hälsa till dåligt underhåll eller bristande uppmärksamhet.

För att göra en mer rättvis jämförelse av antalet fallolyckor från år till år, bör man således ta hänsyn till årens väderomständigheter. I Figur 6 görs en uppställning för antalet olyckor per dag med frysgrader⁸ respektive dagar med plusgrader. I diagrammet kan man se att snittantalet olyckor/dagar med plusgrader ligger jämnt över åren, bortsett från indexet år 2015 som var något högt. Likaså ligger snittet för olyckor/dagar med fryspunktstemperatur något lägre under åren 2013 och 2014. När vissa år går att urskilja på detta sätt, kan man diskutera trolig orsak; huruvida kvaliteten förändrats i

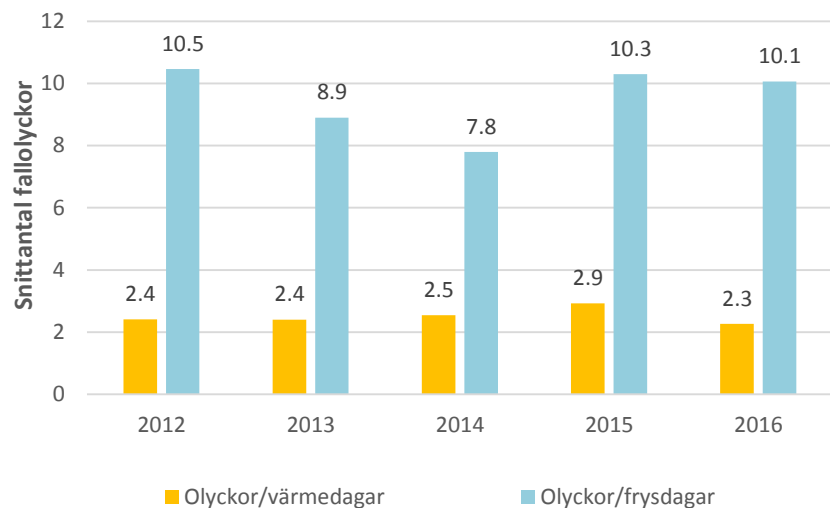
Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.

⁷ dvs. under första och fjärde kvartalet

⁸ Dagar med temperaturer vid 0 grader eller minusgrader

sjukhusstatistiken, om vägunderhållet blivit bättre eller sämre eller om antalet fotgängare har minskat eller ökat.

Figur 6 Antal fallolyckor fördelat på antalet dagar med 0- eller minusgrader samt plusgrader, Stockholm, åren 2012–2016



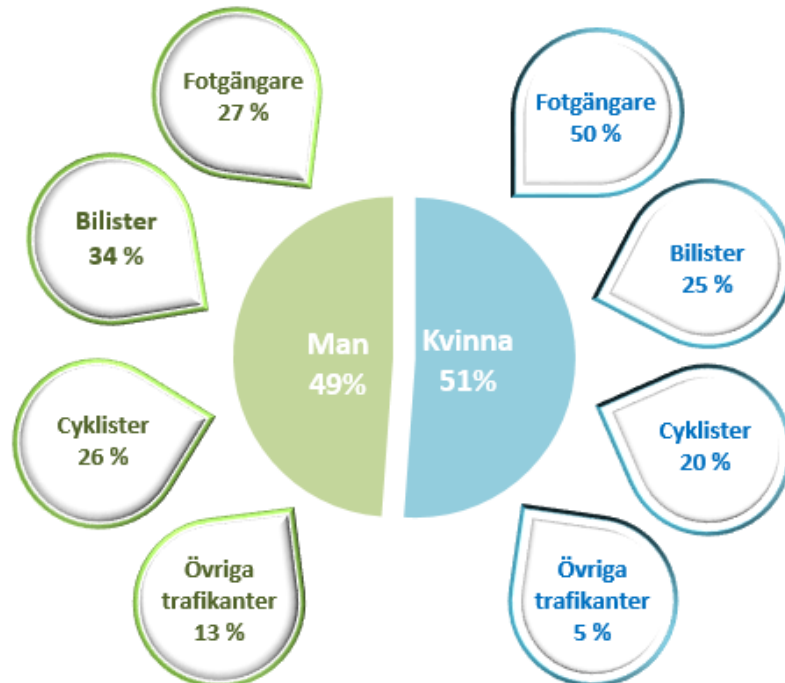
Källa: STRADA (personer), SMHI (open data)

Jämställdhetsanalys

Fördelningen mellan män och kvinnor som skadas i Stockholm är mycket jämn och har varit det sedan 2010. Under 2016 var fördelningen 51% kvinnor och 49% män, motsvarande samma som befolkningsandelen. Även om män och kvinnor skadas i ungefär samma utsträckning, skiljer sig sättet de skadas på vad gäller både trafikant- och olycksslag, se Figur 7.

Skillnaderna beror på att deras resvanor, beteenden och förutsättningar skiljer sig åt. Hälften av kvinnorna skadades i egenskap av fotgängare, medan motsvande andel bland männen uppgick till drygt en fjärdedel. Kvinnornas stora andel bland skadade fotgängare beror på att de står för majoriteten av fallolyckorna, som är Stockholms vanligaste trafikolycka. Männen skadas oftast i egenskap av bilist (34%), vilken är den näst största kategorin (motsvande 25%) bland kvinnor.

Figur 7 Antalet skadade och omkomna trafikanter fördelade på kön och inbördes trafikanttillhörighet, Stockholm, år 2016



Källa: STRADA (personer)

Att fler män än kvinnor skadas i motorfordonsrelaterade trafikolyckor är en långlivad trend. Andelen kvinnor med körkort har ökat⁹, men det finns fortfarande skillnader mellan män och kvinnors resande. I Stockholms län står män för omkring 60% av biltrafikarbetet och en lika stor andel av cyklandet. Denna skillnad slår igenom nästan precis proportionellt i antalet olyckor: knappt 60% av skadade bilister respektive cyklister är män. Per körd bil- respektive cykelkilometer är kvinnors skaderisk något högre än mäns, men skillnaden är så liten att det kan vara en slumpvariation.

Fler kvinnor än män skadas i fallolyckor. I snitt har kvinnorna stått för 68 % av de senaste fem årens fallolyckor i Stockholms trafikmiljö. Varför just kvinnor är överrepresenterade bland fallolyckor är inte helt klarlagt, men några delförklaringar är att de går mer och har en högre skaderisk jämfört med män.

Enligt 2015 års resvaneundersökning för Stockholms län står kvinnor för 58% av alla resor som görs till fots. I Stockholm bor något fler kvinnor än män, dock enbart med 1% övervikt. Antalet kvinnor och män är relativt jämnt fördelade i stadens befolkningsstatistik upp till 70 års ålder, därefter är andelen kvinnor starkt

Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.

⁹ Från 40 till 47 % mellan åren 1980 och 2016, Transportstyrelsens körkortsstatistik

tilltagande för varje stigande åldersgrupp vilket beror på att kvinnor generellt lever längre än män

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner denna lägesrapport.

Slut**Bilagor**

1. Trafikolyckor 2016 - En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen
2. Bakgrund till statistiken, definitioner och avgränsningar