

**En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen
i Stockholm**

Trafikolyckor 2013

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

Dnr: T2014-01864
Kontaktpersoner: Leena Tiippana , Trafikplanering

Innehåll

Sammanfattning	4
Trafikolycksrapportering.....	6
TRAFIKOLYCKSRAPPORTERINGEN I STOCKHOLM	6
Utveckling 2004-2013.....	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	14
OMKOMNA OCH SKADADE EFTER FÄRDSÄTT ENLIGT POLISEN	15
OMKOMNA OCH SKADADE EFTER FÄRDSÄTT ENLIGT POLISEN OCH SJUKHUSEN.....	15
OMKOMNA OCH SKADADE EFTER OMRÅDE ENLIGT POLISEN OCH SJUKHUSEN	17
SKADADE EFTER ÅLDER OCH KÖN	17
SKADADE EFTER ÅLDER OCH KÖN	19
JÄMFÖRELSE MED ANDRA STORSTÄDER OCH RIKET SOM HELHET ENLIGT POLISEN	20
Påverkande faktorer	23
Stadens trafiksäkerhet i framtiden	24

Bilagor

Tabeller trafikskadade 2013

Kartor trafikskadade 2013

Sammanfattning

Rapporten redovisar trafikolyckor som inträffat i staden och vilka har registrerats i den nationella databasen STRADA. Uppgifterna kommer från både polisen och akutmottagningarna. Sjukvårdens uppgifter har bra geografisk täckning först från år 2010. Utvecklingen under tio år kan endast grunda sig på polisens uppgifter och de senaste fyra åren skildras delvis från sjukvårdens dataunderlag och delvis från de sammanlagda uppgifterna. Rapporten ger alltså inte en enkel, entydig eller säker bild över den faktiska utvecklingen av antalet olyckor och skadade i trafiken i Stockholms stad.

2013 omkom 6 personer i trafiken i Stockholm, två av dessa olyckor inträffade på det statliga vägnätet. Fyra var oskyddade trafikanter, två var gående, en färdades på en motorcykel och en person på en fyrhjuling. En gående blev påkörd av en personbil på ett obehållat övergångsställe, och en gående omkom när hon skulle korsa en väg där det inte fanns någon ordnad gångpassage. Dessutom omkom två förare i personbil. Dessa sex personer ingår i den officiella statistiken för dödade i vägtrafikolyckor i staden. Utöver dessa sex omkomna har sjukvården rapporterat in ytterligare en gående som avlidit efter att ha halkat på en isig trottoar. Alla tre omkomna fotgängare var över 85 år.

Antalet döda i trafiken var 20 procent lägre under 2009-2013 än under femårsperioden 2004-2008. Antalet trafikdödade per 100 000 invånare är betydligt lägre än i riket (0,7 jämfört med 2,7 år 2013) och också något lägre än i Göteborg och Malmö. Totalt har antalet döda och svårt skadade minskat med 7 procent under ovan nämnda period enligt polisen.

Årligen skadas omkring 5 000 personer i trafiken i Stockholm enligt STRADA. Beräkningar som Trafikkontoret har gjort visar att de totala årliga samhälls-ekonomiska kostnaderna för personskadorna är cirka 3 miljarder kronor. Det är betydligt fler gående och cyklister som skadas i staden än bilister. Gående, cyklister, mopedister och motorcyklister får också svårare skador än de som åker i bil.

Den enskilt största olyckstypen är singelolyckor med gående. Nästan en tredjedel av alla trafikskadade, 1 537 personer, skadades som gående i singelolyckor, dvs. halkade eller ramlade omkull utan att någon annan var inblandad. Dessa olyckor kostar samhället ca en halv miljard kronor årligen. Den näst vanliga olyckstypen är upphinnandeolyckorna. 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. Både polisen och sjukvården visar en stor ökning i antalet skadade cyklister under 2013 jämfört med de tre föregående åren.

I stadens trafiksäkerhetsprogram är det övergripande målet fram till 2020 en 40-procentig minskning av antalet dödade och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor jämfört med genomsnittet för 2006-2009. Medelvärde för de senaste fem åren (2009-2013) är 274 mot 277 i snitt år 2006-2009.

En delförklaring till att utvecklingen inte varit mer positiv är att befolkningen samtidigt ökat med närmare 70 000 personer. Det tyder ändå på att de trafiksäkerhetssatsningar som staden gjort hittills inte har varit tillräckliga för att minska antalet döda och svårt skadade i takt med målet.

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 flertalet akutsjukhus/akutmottagningar 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 minskas 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 på sjukhusen och även några närakutmottagningar 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 cyklister. Polisen registrerade endast 26 procent av alla skadade cyklister i STRADA år 2013. De flesta cyklister skadar sig i singelolyckor och oftast finns det inget behov att kontakta polisen. Den högsta andelen registrerade hos polisen var gående i kollision med ett fordon. Polisen täckte 67 procent av dessa personer.

Trots rapportering från både polis och sjukhus finns det ett mörkertal i olycksstatistiken. Det 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 en akutmottagning efter en skada i trafiken.

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

Trafikolycksrapporteringen i Stockholm

I Stockholm har det under flera år skett en stegvis anslutning av akutmottagningar. 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.

Förändringar i sjukhusrapportering och ofullständig rapportering av polisen 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 2004-2013

I den här rapporten presenteras statistik över trafikolyckor som inträffat i Stockholms stad 2013 dels för året i sig, dels i förhållande till utvecklingen från 2004 och framåt. Rapporten bygger på statistik över trafikolyckor med personskada enligt polisens rapportering samt uppgifter om skadade på registrerade akutmottagningar. Vad gäller sjukvårdsregistreringen 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 400-500 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.

I polisens statistik finns ett bortfall i slutet av 2013 med anledning av problem med it-system.

Antal omkomna och skadade enligt polisen

Enligt polisens statistik blev 6 personer dödade och 270 personer svårt skadade i trafiken i Stockholm under 2013. Dessutom blev 1 473 personer lindrigt skadade. Sammanlagt dödades och skadades 1 749 personer. Polisen kunde inte registrera alla olyckor i slutet av året med anledning av problem med it-system. Bortfallets storlek ligger uppskattningsvis mellan 50 och 80 personer under december.

De senaste fem åren har i genomsnitt 9 personer omkommit årligen. Gående är den största gruppen av trafikanter i Stockholm bland döda i trafiken. 2013 omkom fyra oskyddade trafikanter, två gående och två motorcyklister. En av de gående blev påkörd av en personbil på ett obehagat övergångsställe, och en gående avled efter att hon skulle korsa en gata där det inte fanns någon ordnad gångpassage. En polisman dog med fyrhjuling vid bevakningen av ett statsbesök och en motorcyklist dog efter att ha förlorat fästet på ett oljeläckage på det statliga vägnätet. Två personbilsförare finns bland de omkomna under 2013. Den ena dog på en statlig väg och den andra på en kommunal.

Fyra av de sex omkomna var män. Fyra av dödsolyckorna inträffade i innerstaden, en i Söderort och en i Västerort. Antalet döda i trafiken var 20 procent lägre under 2009-2013 än under femårsperioden 2004-2008.

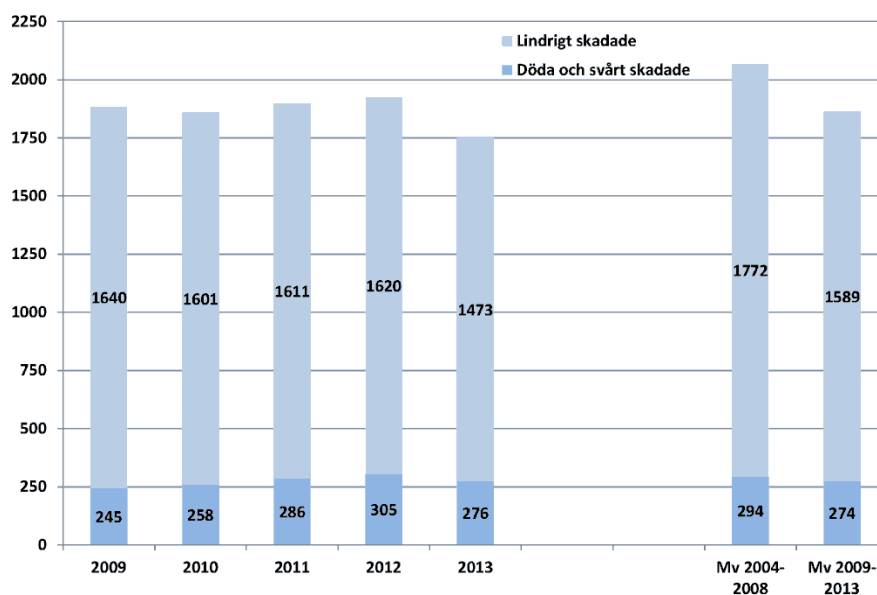


Diagram 1. Antal skadade efter skadegrad och år enligt polisen. Mv=medelvärde.

Antalet skadade personer under 2013 är något fler än diagrammet visar eftersom polisen hade problem med sitt nya it-system under december. Antal döda och personer som enligt polisen blir svårt skadade varierar kraftigt mellan åren. Det är därför vanskligt att dra långtgående slutsatser mellan enskilda år. Det är bättre att jämföra medelvärden under en viss period, lämpligen tre till fem år. Antalet döda och rapporterade svårt skadade under de senaste fem åren 2009-2013 har minskat med 7 procent i jämförelse med perioden 2004-2008.

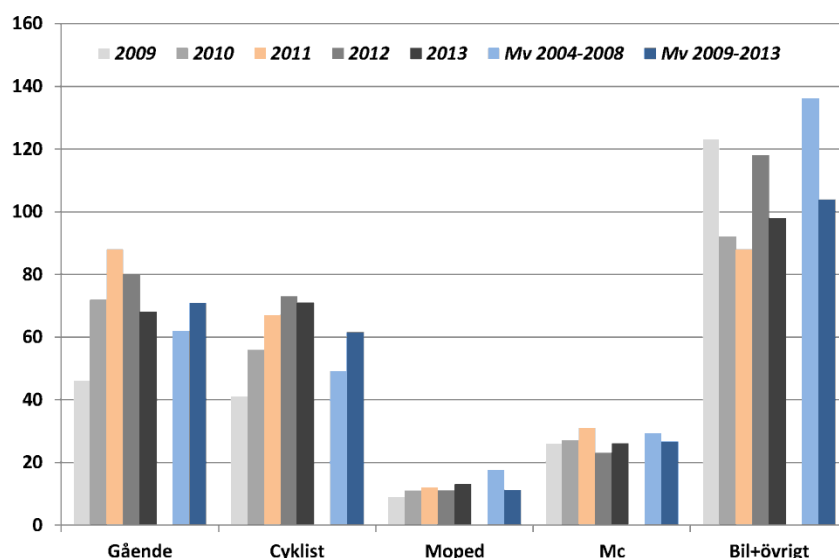


Diagram 2. Antal döda och svårt skadade efter färdssätt enligt polisen. Mv=medelvärde.

Minskningen av svårt skadade har skett bland mopedister med 36 procent, motorcyklister med 9 och bland bilister med 24 procent.

Antalet svårt skadade gående och cyklister har däremot ökat enligt polisens rapportering. Det är 14 procent fler gående som omkommit eller fått svåra skador under de senaste fem åren jämfört med 2004-2008, och 25 procent fler cyklister. Fotgängarnas svåra skador har ökat mest i kollisioner med cyklister eller mopedister. Ökningen ligger där på 29 procent. Den största procentuella ökningen av cyklisternas svåra skador sker mest i kollisioner med andra cyklister eller i singelolyckor. Singelolyckorna kan delvis bero på att trafikanten väjer för någon annan trafikant för att undvika en kollision. Ökningen av svåra skador bland cyklister i olyckor där inget motorfordon är inblandat var 36 procent högre 2009-2013 än under 2004-2008. Som jämförelse har antalet cyklister ökat ungefär lika mycket under perioden (34 procent över innerstadssnittet).

Nästan hälften av de dödliga eller svåra olyckorna år 2013 inträffade i innerstaden. 70 procent av olyckorna där gående eller cyklister blev svårt skadade skedde i innerstaden. Söderort visar den högsta procentuella ökningen av svårt skadade gående under de fem senaste åren jämfört med 2004-2008, och i innerstaden har de svåra skadorna ökat mest bland cyklisterna.

Antal omkomna och skadade enligt polisen och sjukhusen

Årligen skadas omkring 5 000 personer i trafiken i Stockholm enligt STRADA. Beräkningar som Trafikkontoret har gjort visar att de totala årliga samhällsekonomiska kostnaderna för personskadorna är cirka 3 miljarder kronor. Materiella kostnader utgör en knapp fjärdedel, medan de återstående tre fjärdedelarna representerar individernas immateriella riskvärdering. Drygt en tredjedel av kostnaderna hänförs till skador som drabbar bilförare och passagerare, medan två tredjedelar av kostnaderna hänförs till skador som

drabbar oskyddade trafikanter. Singelolyckorna med gående orsakar samhällsekonomiska kostnader om ca 0,5 miljarder kronor årligen ¹.

Av diagram 3 framgår tydligt att sjukhusregistreringen tillför ett betydande antal skadade till olycksstatistiken. År 2013 rapporterade sjukhusen sammanlagt in ytterligare 3 217 trafikskadade personer. Tillsammans med polisens uppgifter blir det 4 966 trafikskadade i Stockholm.

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

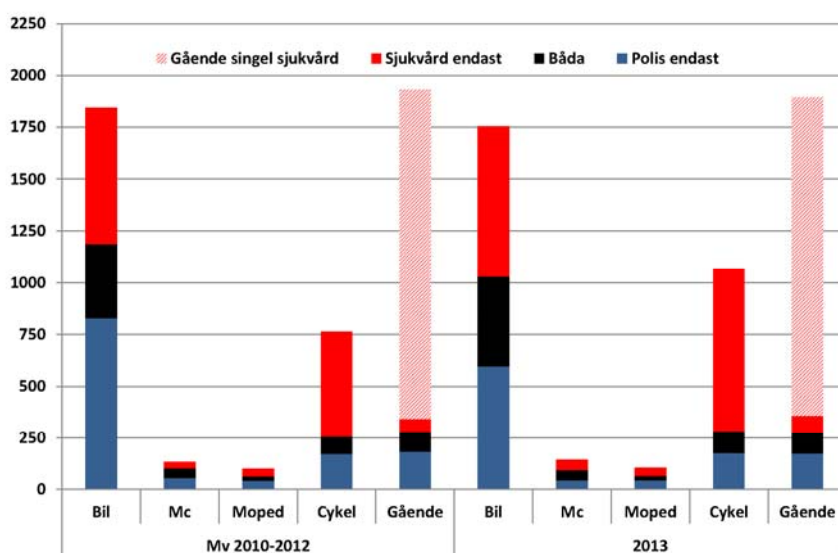


Diagram 3. Antal skadade efter färdstätt och uppgiftslämnare. Mv=medelvärde.

Nästan en tredjedel av alla trafikskadade, 1 537 personer, skadades som gående i singelolyckor, dvs. halkade eller ramlade omkull utan att någon annan trafikant var inblandad.

Antalet skadade enligt sjukhusen var 12 procent fler 2013 än i genomsnitt under de tre föregående åren. Detta beror på att registreringen har skett utan avbrott i alla akutmottagningar under hela året. Gående i singelolyckor borträknade var rapporterade från vården 26 procent fler 2013 jämfört med 2010-2012 i snitt. Polisen rapporterade 8 procent färre skadade förra året, men den faktiska minskningen är något mindre med anledning av bortfallet i december.

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

Procentuell förändring av antalet skadade från 2010-2012 (medelvärden) till 2013 Gående i singelolyckor ej medräknade						
Rapportör	Bil	Mc	Moped	Cykel	Gående	Totalt
Polisen	-13%	-10%	6%	9%	-2%	-8%
Sjukvården	14%	26%	4%	50%	15%	26%
Totalt	-5%	8%	5%	40%	4%	8%

Tabell 1.

Utvecklingen av antalet skadade skiljer sig markant mellan polisen och sjukvården. Undantaget är mopedisterna. Både polisen och sjukvården visar en stor ökning i antalet skadade cyklister under 2013 jämfört med de tre föregående åren, men skillnaden i ökningen är mycket stor mellan källorna, 9 respektive 50 procent. Skillnaden beror delvis på att polisen och sjukvården rapporterar olika typer av cyklisters olyckor (se diagram 8). Polisen får oftare kännedom om kollisionsoolyckor än händelser där cyklister har ramlat utan att någon annan trafikant var inblandad. De allra flesta cyklister som kommer till akutmottagning har skadat sig i singelolyckor. Väder- och väglagsförhållandena under ett enskilt år kan ha stor påverkan på antalet skadade cyklister.

Omkomna och skadade månadsvis enligt polisen

Diagrammet nedan visar antal skadade fördelade över årets tolv månader enligt polisens statistik. Den heldragna linjen visar årsvariationen i genomsnitt under åren 2008-2012.

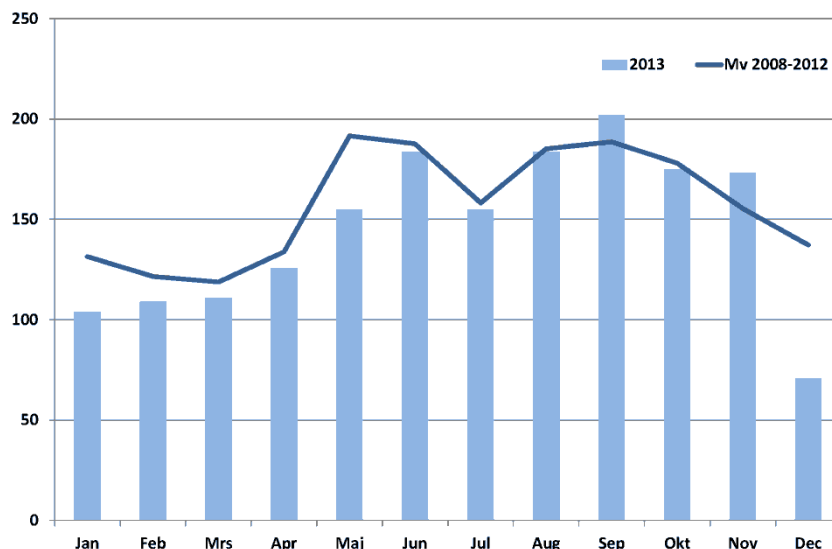


Diagram 4. Antal skadade månadsvis enligt polisen. Mv=medelvärde. Obs att viss data saknas för december 2013.

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.

December 2013 är inte komplett rapporterad eftersom polisen inte kunde registrera olyckor i sitt nya system. Under de första fem månaderna 2013 var skadetalen lägre än de föregående åren och från juni och framåt låg skadetalen nära de tidigare åren eller högre bortsett ifrån det osäkra utfallet för december. 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 med fler olyckor inträffade under höst- och vintermånaderna än under sommarhalvåret. Detta beror på singelolyckorna med gående.

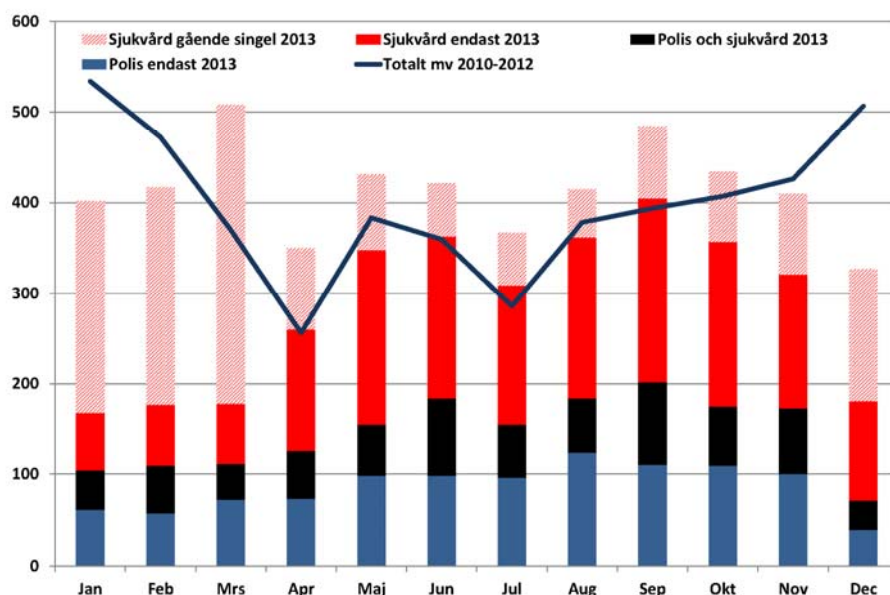


Diagram 5. Antal skadade månadsvis enligt polisen och sjukhusen.

2013 skadades 1 537 gående i singelolyckor. Antalet var lägre än under de tre föregående åren. I mars 2013 skadades 330 fotgängare i singelolyckor och totalt antalet skadade var över 500. Under de föregående åren var januari och december de mest skadefyllda månaderna.

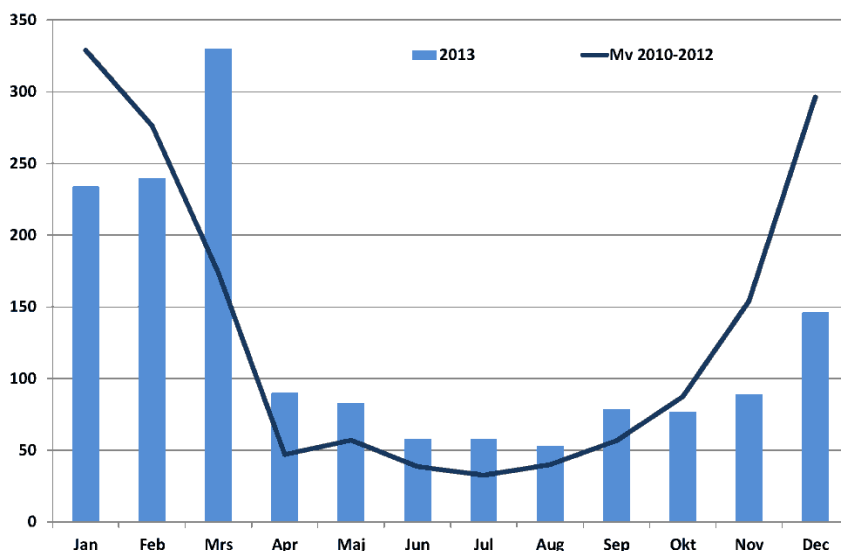


Diagram 6. Antal skadade gående i singelolyckor månadsvis. Mv=medelvärde.

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 eller cyklister.

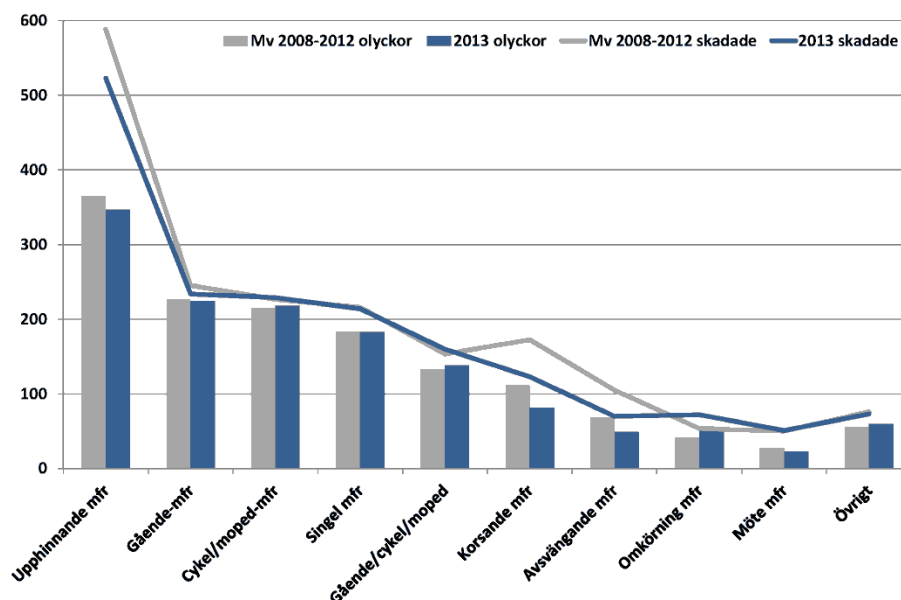


Diagram 7. Antal olyckor och skadade efter olyckstyp enligt polisen. Mv=medelvärde. Mfr=motorfordon.

År 2013 var totalt antalet rapporterade olyckor 4 procent lägre än i snittet 2008-2012 och skadade personer var 7 procent färre. Skillnaden kan helt bero på bortfallet i polisens rapportering under december.

Korsande, upphinnande- och avsvängandeolyckor minskade 2013 även om man tar hänsyn till bortfallet. I dessa olyckor skadas ofta flera personer. Därför har skadades antal totalt gått ned mer än olyckorna. Mötesolyckor har de svåraste skadorna, både i antal skadade och skadeföljden. En person dog 2013 i frontalkrock/mötesolycka på en sträcka i Söderort.

Under det senaste decenniet har cykeltrafiken i Stockholm ökat kraftigt. Totalt antal rapporterade skadade/olyckor var färre 2013 än i genomsnitt 2008-2012, men de cykelrelaterade olyckorna - både kollisioner mellan motorfordon och cykel eller moped samt olyckor där inget motorfordon är inblandat, men minst en cyklist eller mopedist (gående/cykel/moped) – var några fler än under de fem föregående åren. Även omkörningsolyckorna och skadade i dessa var några fler än tidigare, men skillnaden kan beror på slumpen, eftersom antalen är så få.

Olyckor och skadade efter olyckstyp enligt polisen och sjukhusen

Den sammanlagda statistiken från både polis och sjukhus ger även här en annan bild. Den enskilt största olyckstypen är singelolyckor med gående. Därefter kommer upphinnandeolyckor. På tredje plats kommer olyckor där cyklister, gående och mopedister skadats utan inblandning av motorfordon. I dessa ingår singelolyckor med cykel och moped samt olika typer av kollisioner mellan de tre trafikantlagen. Polisens uppgifter i diagram 7 jämförs 2013 med medelvärdena från de fem föregående åren, men eftersom det i Stockholm inte finns data från tillräckligt många akutmottagningar före 2010 jämförs sammanlagt antal skadade tår 2013 med de tre föregående åren 2010-2012 i diagram 8.

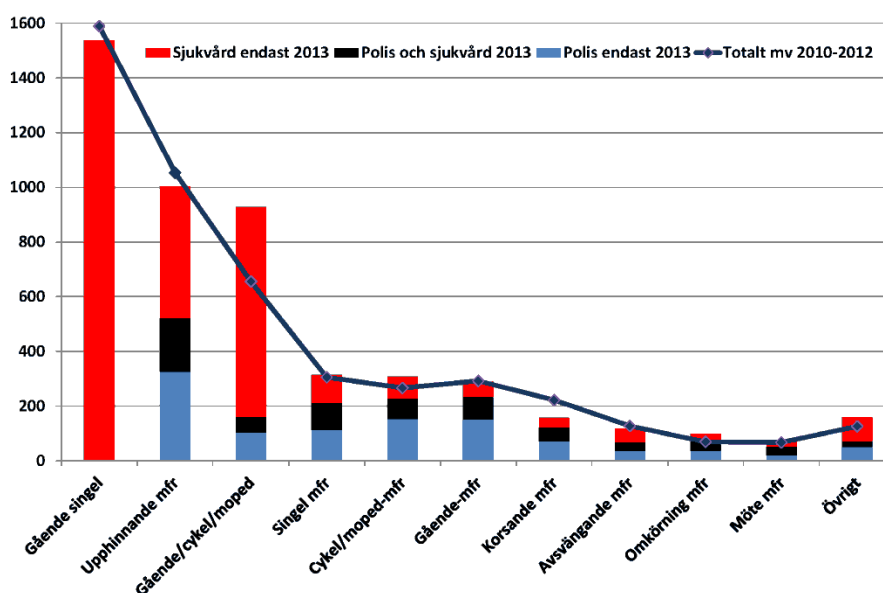


Diagram 8. Antal skadade efter olyckstyp och uppgiftslämnare. Mv=medelvärde. .
Mfr=motorfordon.

Som framgår av diagrammet ovan tillför sjukhusrapporteringen även ett stort antal personer som skadats i upphinnandeolyckor mellan motorfordon, samt i olyckor där endast gående, cyklister eller mopedister är inblandade.

I diagram 8 framgår tydligare än i diagram 7 att det var flera skadade personer i cykelrelaterade olyckor (gående/cykel/moped och cykel/moped-mfr) 2013 än under de tidigare åren. Vintermånaderna skiljer sig mellan åren. Det påverkar cyklandet och antalet skadade cyklister och gående i singelolyckor under de enskilda åren.

Omkomna och skadade efter färdssätt enligt polisen

I polisens statistik är majoriteten av de skadade bilåkande. 2013 var deras andel 59 procent, vilket är 1 032 personer. I kategorin bil ingår här personbil, lastbil, buss och några skadade i spårvagn eller arbetsfordon.

16 procent, 274 personer, av de skadade var gående 2013. De flesta, 85 procent, skadades i kollision med bil eller motorcykel. Var sjunde gående skadades i kollision med en cyklist eller mopedist.

16 procent, 282 personer, var skadade cyklister. De flesta cyklister, 67 procent, skadades i kollision med bil eller motorcykel.

Vid jämförelse av de två femårsperioderna 2004-2008 och 2009-2013 är totalt antal skadade 8 procent lägre under de senaste fem åren än den första femårsperioden. Mest har mopedisterna minskat (23%) därefter bilisterna med 12%, gående 3% och motorcyklisterna med 5%. Antalet skadade cyklister har ökat med 6%.

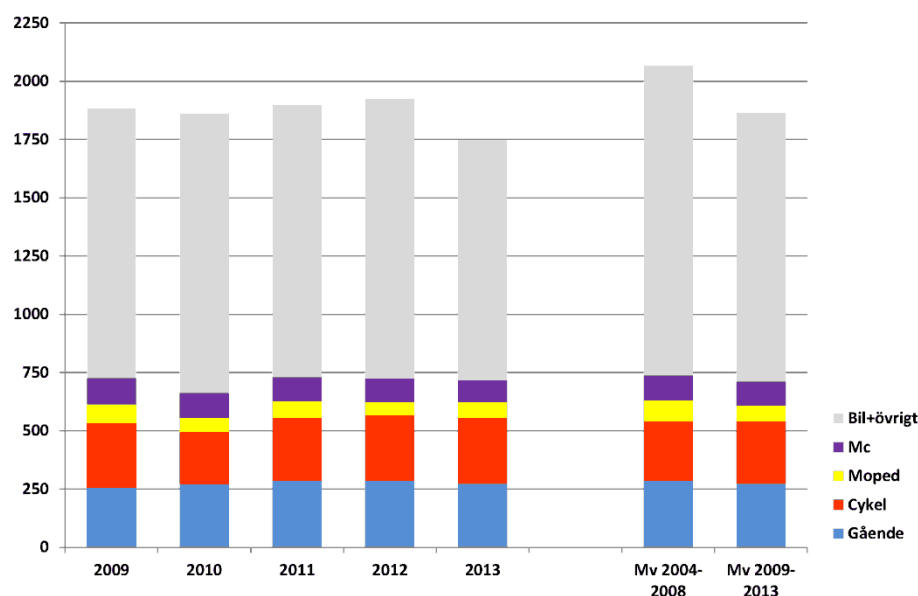


Diagram 9. Antal skadade efter färdssätt och år enligt polisen. Mv=medelvärde.

Omkomna och skadade efter färdssätt enligt polisen och sjukhusen

Sammanlagt har polisen och sjukhusen rapporterat in 4 966 trafikskadade i Stockholm under 2013. 1 537 av dessa är gående som halkat, snubblat eller fallit omkull utan någon annan inblandad. Gåendes singelolyckor utgör nästan en tredjedel av alla trafikskadade i staden.

I den sammanlagda statistiken var år 2013 35 procent av alla skadade trafikanter bilister. De gående stod för en något större andel, 38 procent. Det finns små årliga variationer, men gåendes andel har alltid varit något högre än bilisternas.

Totalt visar statistiken alltså att de gåendes trafikolycksproblem är något större än bilisternas både i antal och skadekonsekvens (se diagram 16). Som framgår av diagram 10 tillkommer också ett stort antal skadade cyklister och bilister i sjukhusrapporteringen.

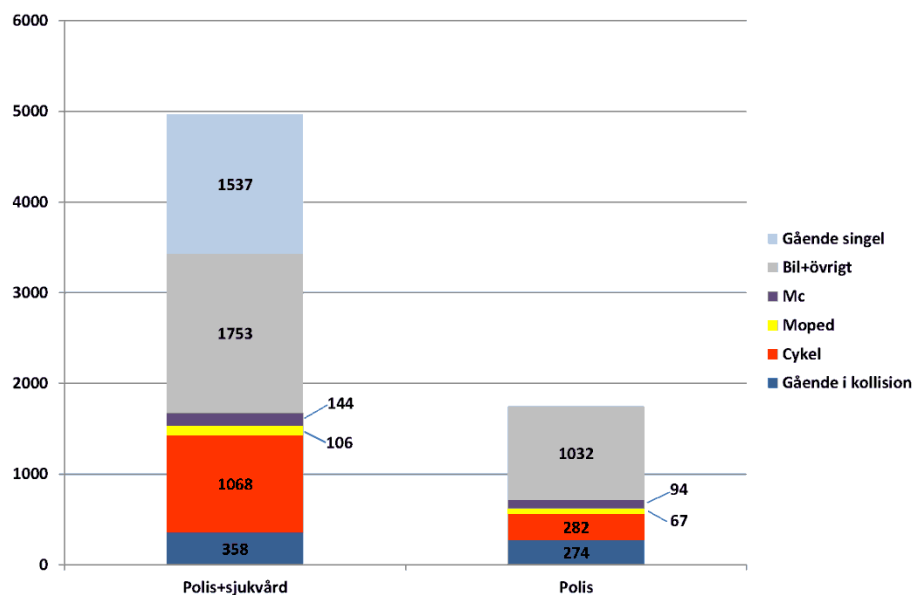


Diagram 10. Antal skadade efter färdssätt 2013 enligt polis och sjukhus.

Den största skillnaden mellan polisens och sjukhusens statistik är fördelningen mellan trafikantgrupperna. Enligt polisens statistik är omkring 60 procent av de skadade bilister och 30 procent gående och cyklister. Enligt sjukhusen är ca 30 procent av de skadade bilister och två tredjedelar gående och cyklister.

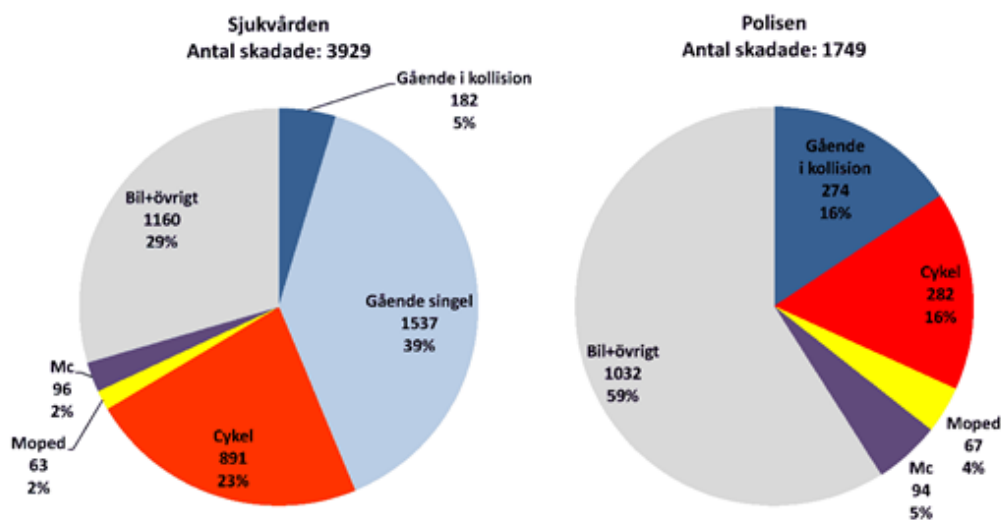


Diagram 11. Skadade 2013 efter trafikantkategori enligt sjukhusen i jämförelse med polisens.

Omkomna och skadade efter område enligt polisen och sjukhusen

År 2013 fick 40 procent av personerna sina skador i innerstaden, 33 procent i Söderort och 19 procent i Västerort. I 8 procent av skadefallen kan det inte anges var i staden olyckan inträffade.

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 bil- och motorcykelförare 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.

År 2013 skadades fler gående i kollision med fordon i innerstaden än i Söderort och Västerort tillsammans, men hälften av gåendes singelolyckor inträffade i ytterstaden. Nästan två tredjedelar av skadade bilister har varit inblandade i olycka i ytterstaden.

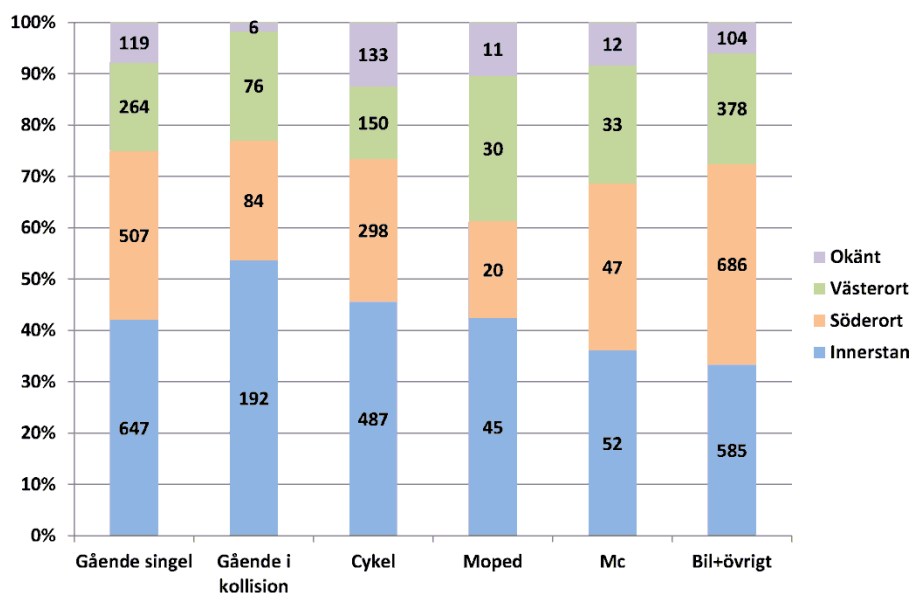


Diagram 12. Alla skadade 2013 enligt polis och sjukhus. Relativ fördelning per område och färd sätt.

Skadade efter ålder och kön

Enligt polisens statistik skadas fler män än kvinnor i trafiken, 61 procent mellan åren 2008 och 2012 och 63 procent 2013. Bland de äldre trafikanterna, över 75 år, har fler kvinnor än män skadats. Detta kan till viss del förklaras av att det i denna åldersgrupp finns fler kvinnor, eftersom de 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.

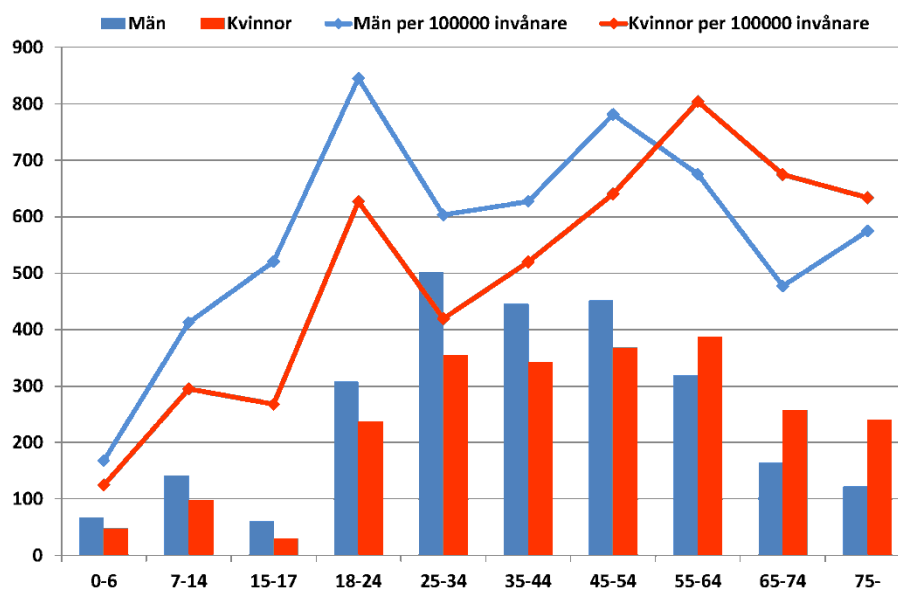


Diagram 13. Antal skadade per åldersgrupp och kön enligt polisen och sjukvården.

I förhållande till antal invånare har kvinnor i åldersgrupperna 55-64 och 65-74 och män 18-24 och 45-54 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.

Barn drabbas generellt sett sällan av vägtrafikskador i Stockholm. Åldrarna 18-24 år och från 45 till 64 har högst antal skadade i förhållande till deras befolkningsantal.

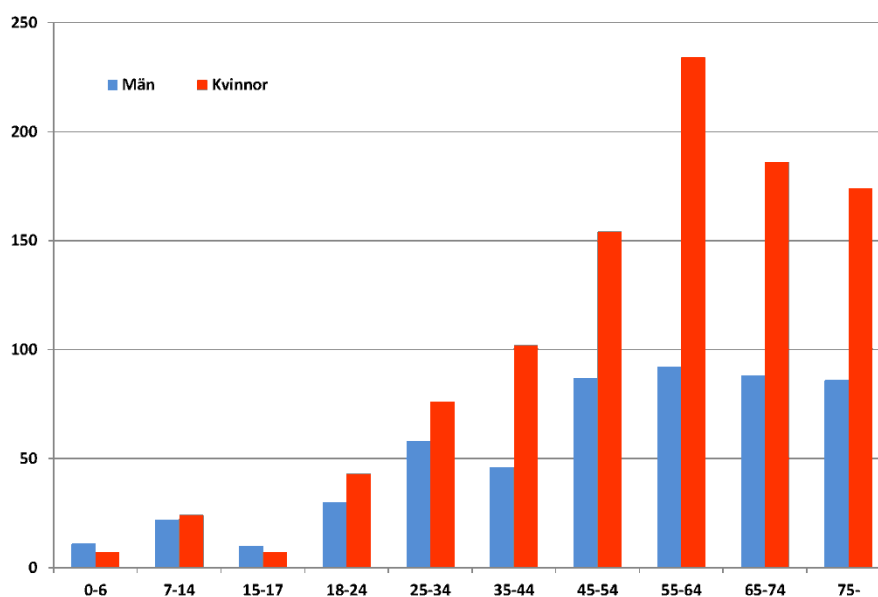


Diagram 14. Antalet skadade fotgängare i singelolyckor per åldersgrupp och kön år 2013.

Olyckor drabbar inte bara dem som bor i staden. Många människor kommer hit från grannkommuner för att arbeta, allt flera turister besöker staden och många bilister bara passerar Stockholm. Bland dessa är medelålders överrepresenterade, äldres och yngres olycksrisker är därför högre än kurvan i diagram 15.

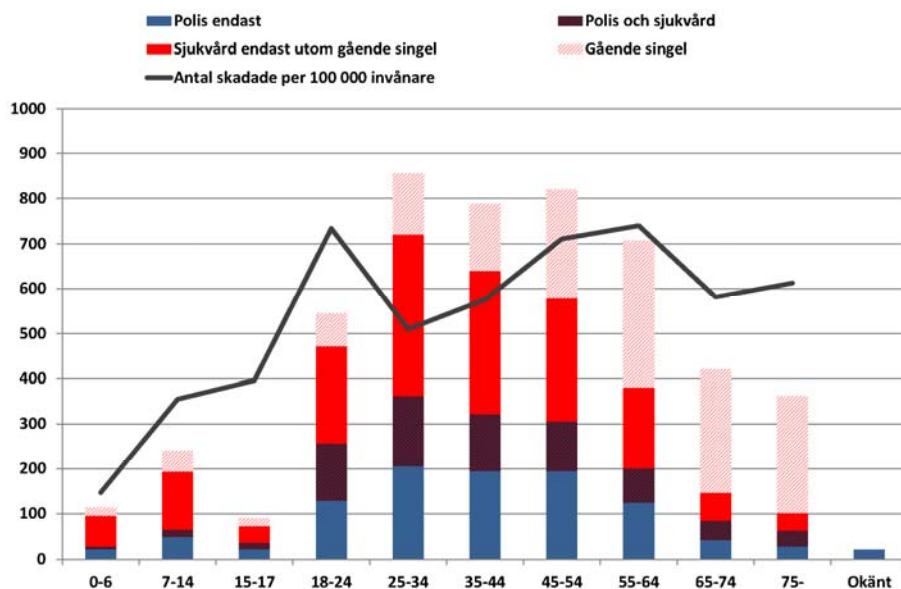


Diagram 15. Antal skadade per åldersgrupp och antal skadade 2013 enligt polisen och sjukvården.

Skadornas svårighetsgrad enligt sjukhusen

I sjukhusregistreringen baseras graden på skadans svårighet på sjukvårdens 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 dem som registrerats i Stockholm 2013. Här redovisas även de personer som besökt en akutmottagning efter en trafikolycka, men där sjukvården efter en undersökning bedömt personen som oskadad.

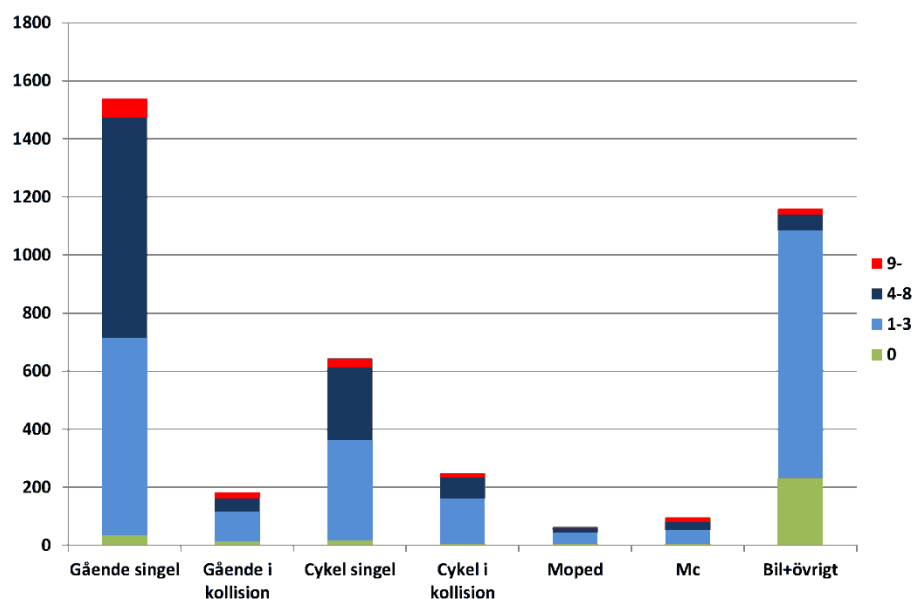


Diagram 16. Skadade efter skadegrad (ISS) år 2013 enligt sjukhusen.

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 enligt ISS.

De olyckor där gående halkat eller snubblat ger ett stort antal personer med 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 allvarigare om en äldre drabbas av en viss typ av olycka, än om en yngre person råkar ut för samma sak. Singelolyckor med gående är ganska banala för yngre trafikanter, medan äldre drabbas av allvarliga konsekvenser. Det är speciellt de äldre kvinnorna som behöver långa vårdtider för sina skador.

De senaste åren har i genomsnitt 1 500 gående skadats per år i singelolyckor i Stockholm. Skadorna för gående är alltså många gånger svåra. 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

Sex dödade personer i stockholmstrafiken under 2013 motsvarar 0,7 trafikdödade per 100 000 invånare. Det är betydligt färre än motsvarande siffra för Sverige som helhet (2,7).

² Singelolyckor med fotgängare – en kunskapsöversikt. Trafikkontoret 2008.

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

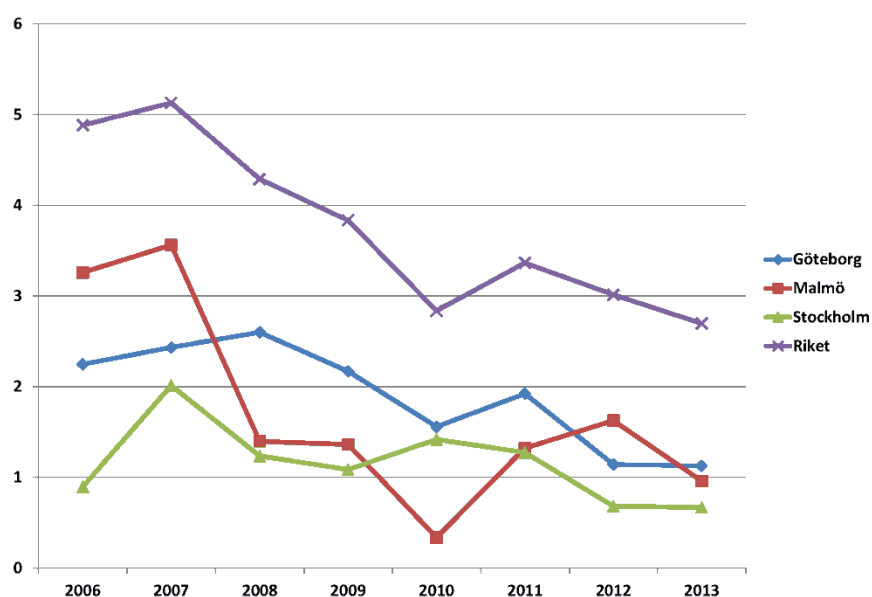


Diagram 17. Antal dödade i trafikolyckor per 100 000 invånare.

Också i landets andra två storstadskommuner Göteborg och Malmö är antalet omkomna i trafiken, räknad 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.

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 i antal dödade det senaste decenniet.

I diagram 17 och diagram 18 ingår även gående som blivit påkörda av spårvagn. Dessa personer ingår inte i Sveriges officiella statistik för vägtrafikolyckor.

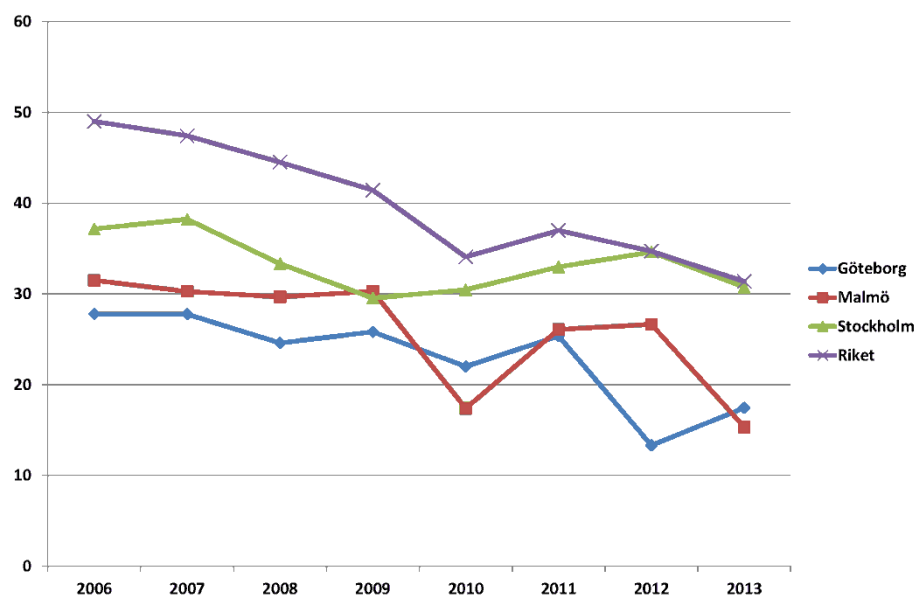


Diagram 18. Antal dödade och svårt skadade i trafikolyckor enligt polisen per 100 000 invånare.

Jämfört med övriga landet har de tre storstadskommunerna haft lägre skadetal sedan 2006 än riket i sin helhet. Stockholm ligger dock på riksnivå under de senaste två åren i antal döda och svårt skadade i relation till antal invånare.

När istället alla trafikskadade jämförs - alltså även lindrigt skadade - i de tre storstadskommunerna hamnar 2013 Stockholm lägst med 195, Malmö med 218 och Göteborg med 229 skadade per 100 000 invånare.

Påverkande faktorer

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

Invånarantalet i Stockholm ökar för varje år. Mellan 2006 och 2013 har stadens befolkning ökat med 16 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. I Trafikkontorets årliga trafikmätningar har biltrafiken minskat från 2006 till 2013 i innerstadssnittet med 12 procent och i regioncentrumsnittet med 2 procent.

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.

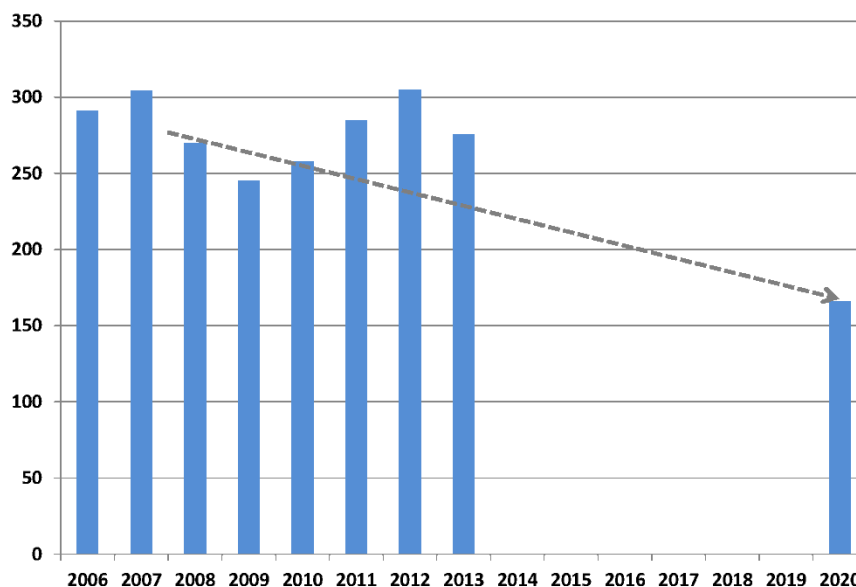


Diagram 19. Döda och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor samt stadens mål för 2020.

Polisen registrerade 10 procent färre dödade och svårt skadade 2013 än 2012. Eftersom polisen inte kunde registrera alla olyckor och skadade under december månad 2013, är det faktiska utfallet osäkert.

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 års sikt, minst tre till fem år. Medelvärde för de senaste fem åren 2009-2013 är 274 och för 2006-2009 var det 277. Detta tyder på att de trafiksäkerhetssatsningar som staden gjort hittills, inte har varit tillräckliga för att minska antalet döda och svårt skadade i takt med målet.

En delförklaring till att utvecklingen inte varit mer positiv är att befolkningen samtidigt ökat med närmare 70 000 personer. Även andra omvärldsfaktorer såsom konjunktur kan leda till ökat transportbehov. Det faktum att gruppen äldre ökar och att många fler kör bil allt högre upp i åldrarna kommer att också påverka trafiken samt att staden har en hög ambition att få flera att cykla.