

Handläggare
Ellen Svensson
08-508 263 12**Till**
Trafiknämnden
2015-10-15

Trafikolyckor 2014. En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen. Lägesrapport

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner lägesrapporten om trafikolycksutvecklingen i Stockholm 2014.

Per Anders Hedkvist
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefSusanne Astell
Enhetschef

Sammanfattning

Antalet skadade i trafikolyckor Stockholm var under 2014 det lägsta på fem år enligt den sammanvägda statistiken från STRADA. Tyvärr beror den största nedgången förmodligen på polisens problem med det nya inrapporteringsystemet Pust Siebel, som fick återkallas under 2014 efter att det orsakat allt för mycket strul och missade olycksrapporteringar. Det är därför svårt att kunna dra korrekta slutsatser, följa upp Stockholms stad trafiksäkerhetsmål och göra djupgående analyser av statistiken för åren 2013 och 2014 eftersom polisens rapportering är viktig i STRADA-sammanhang.

År 2014 omkom åtta personer i samband med trafikolyckor inom Stockholms stad, vilket är det lägsta antalet sedan 2006. För första gången på tio år omkom ingen person under 35 års ålder, likaså dog ingen äldre än 85 år. Hälften av 2014 års omkomna var fotgängare som blivit påkörda av motorfordon.

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

Under 2014 rapporterades 2 607 personer in som lindrigt, 1 012 som måttligt och 150 som allvarligt skadade, vilket innebär en minskning jämfört med tidigare år för samtliga skadekategorier.

De mest utsatta trafikanterna är fotgängarna, vilka motsvarade 36 procent av samtliga skadade och omkomna under 2014. Tätt därefter är bilister (30 procent) och cyklister (26 procent) de trafikanter som skadats oftast i Stockholm.

Sett till de tre mest förekommande trafikolyckstyperna i Stockholm följde 2014 de senaste årens trend. Vanligast var fallolyckor där fotgängare snubblat eller halkat (29 procent), följt av upphinnandeolyckor (19 procent) och singelolyckor med cykel (17 procent).

Även om antalet skadade cyklister minskade något jämfört med 2013, ligger 2014 års nivå på det näst högsta antalet under de senaste tio åren.

Bakgrund

Den svenska trafikolycksstatistiken bygger på uppgifter som lagras i Transportstyrelsens databas STRADA (Swedish TRaffic Accident Data Acquisition). STRADA bygger på uppgifter från två källor; polis och sjukhus. Tidigare var all inrapportering av trafikolyckor till Transportstyrelsen frivillig, men blev obligatorisk för polisen år 2003.

Med tanke på att polisen oftast kallas in vid allvarliga olyckor och när motordrivna fordon är inblandade, fanns det ett stort mörkertal för trafikolyckor som drabbar oskyddade trafikanter som fotgängare och cyklister. Genom att inkludera sjukhusen har det gått att få en mer rättvisande bild av trafikolyckornas karaktär, omfattning och skadegrad, men det har också inneburit att statistiken gått upp kraftigt t.o.m. 2010 eftersom fler rapportörer innebar fler rapporter. Sjukhusens inrapportering är frivillig och alla sjukhusen har inte börjat rapportera från ett visst bestämt år, utan har successivt rapporterat in med start på olika år och datum. I februari år 2014 var alla Stockholms berörda sjukhus inkluderade i rapporteringen för första gången sedan STRADA-rapporteringens början.

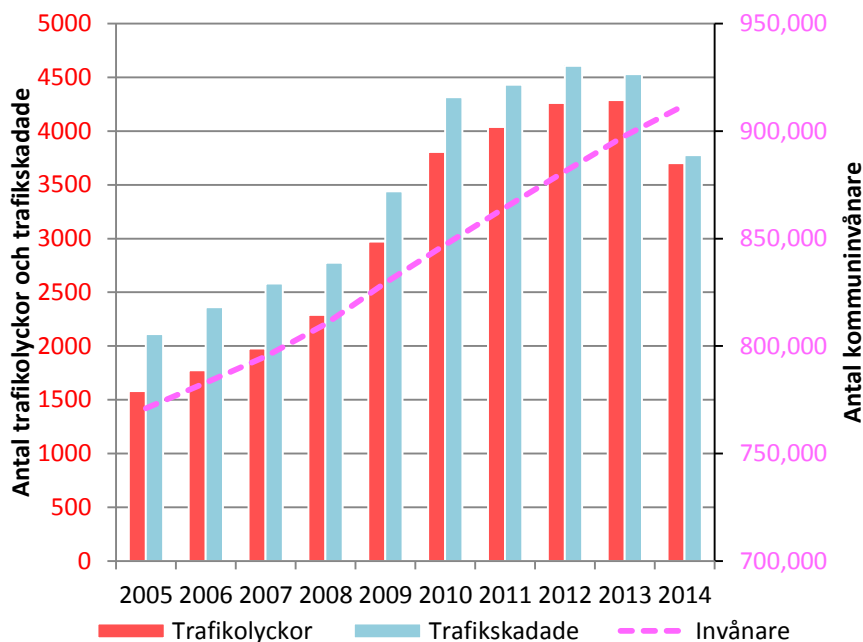
Den officiella statistiken för vägtrafikolyckor i Sverige baseras endast på de polisrapporterade olyckorna och skiljer sig på det sättet något från STRADA, då officiell statistik inte tar med fallolyckor för fotgängare och trafikolyckor med dödlig utgång som skett till följd av sjukdom, avsiktliga handlingar (självmod/mord) eller där

personen avlidit efter mer än 30 dagars vårdtid. Dessa olycksfall är dock med i Stockholms stads Trafikolycksrapport, som utgår från data från STRADA. Stockholms stads trafiksäkerhetsmål om 40 procent färre omkomna och allvarligt skadade i trafiken till år 2020 baseras på och följs dock upp utifrån den officiella statistiken.

Trafikkontorets synpunkter

Årets olycksrapport innefattar både en sammanfattning av de trafikolyckor som skett under år 2014 och en skildring av hur utvecklingen sett ut under de senaste fem och tio åren. Antalet skadade i trafikolyckor Stockholm var under 2014 det lägsta på fem år enligt den sammanvägda statistiken från STRADA, se Figur 1.

Figur 1 Trafikolyckor och trafikskadade i förhållande till befolkningsökning, Stockholms stad, år 2005-2014



Källa: STRADA, SCB:s befolkningsstatistik.

NOT 1. Redovisningen av trafikolyckor avser samtliga olyckor avsett allvarlighetsgrad, vilket även inkluderar olyckor med osäkra allvarlighetsgrader samt där ingen skadats.

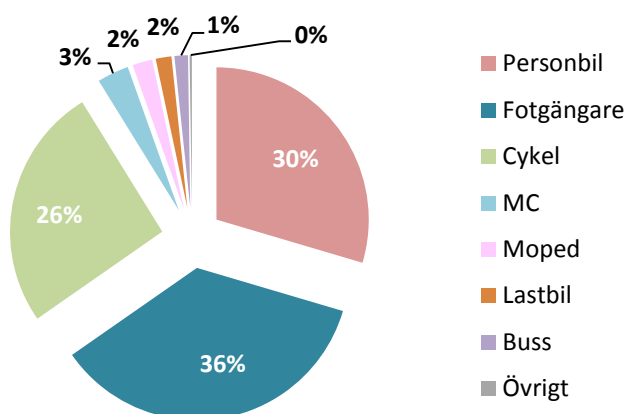
NOT 2. Redovisningen av trafikskadade avser enbart personer med definierade skadegrader, dvs. lindrigt, måttligt, allvarligt skadade och döda.

Rapporten skiljer sig något från tidigare upplagor då en omstrukturering har gjorts både inom Transportstyrelsens databashantering och internt på Trafikkontoret. Nytt för i år är de fördjupade tabellerna i Bilaga 2 samt mer ingående information kring rapportens avgränsningar och bakgrund i Bilaga 3 som särskilt intresserade läsare kan ta del av.

2014

De mest utsatta trafikanterna är fotgängarna, vilka motsvarade 36 procent av samtliga skadade och omkomna under 2014. Tätt därefter är bilister (30 procent) och cyklister (26 procent) de trafikanter som skadats oftast i Stockholm, se Figur 2.

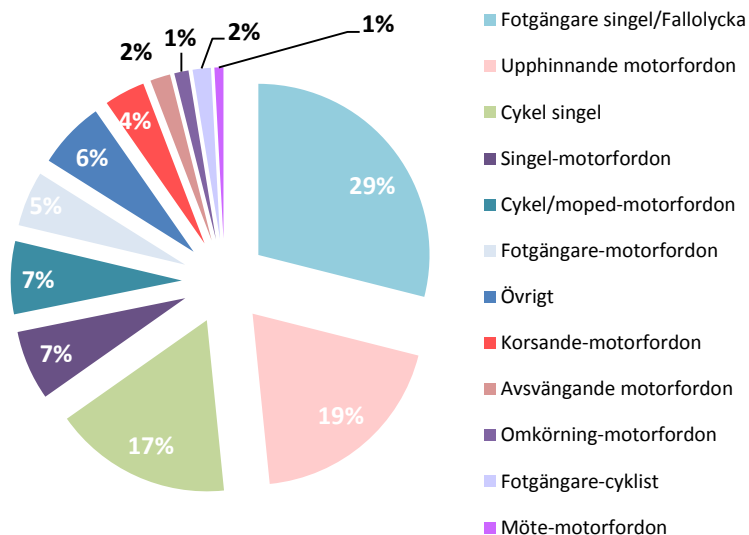
Figur 2 Samtliga skadade och omkomna trafikanter i Stockholms stad år 2014, fördelade på trafikantslag



Källa: STRADA

Sett till de tre mest förekommande trafikolyckstyperna i Stockholm följde 2014 de senaste årens trend. Vanligast var fallolyckor där fotgängare snubblat eller halkat (29 procent), följt av upphinnandeolyckor (19 procent) och singelolyckor med cykel (17 procent), se Figur 3.

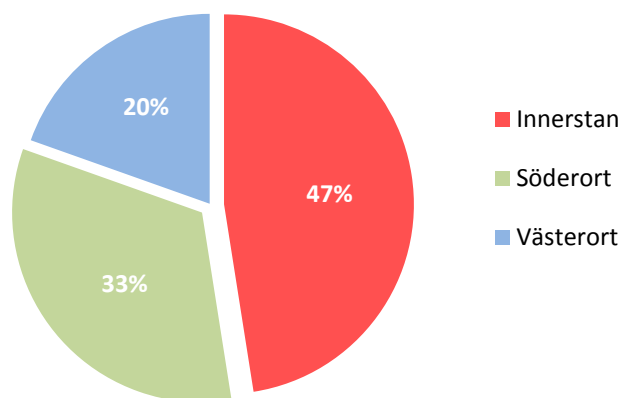
Figur 3 Samtliga skadade och omkomna trafikanter Stockholms stad år 2014, fördelade på olyckskategori



Även om antalet skadade cyklister minskade något jämfört med rekordåret 2013, ligger 2014 års nivå på det näst högsta antalet under de senaste tio åren.

Av samtliga skadade trafikanter under 2014 hade 47 procent varit med om en trafikolycka i innerstan, vilket är i nivå med de senaste tio årens olycksfördelning. Minst antal skadade i trafikolyckor hade Västerort, se Figur 4.

Figur 4 Samtliga skadade och omkomna trafikanter Stockholms stad år 2014, fördelade på Stockholms stadsdelsområden



Källa: STRADA, Geokodad i GeoMedia

Relation till övriga Sverige

Sett till faktiska tal har Stockholms stad ett högre antal dödade och skadade jämfört med övriga storstäder, men räknat i relation till antalet invånare ligger Stockholms stad i nivå med de andra städerna vad gäller antal dödade och långt under deras snitt för lindrigt skadade. Dessvärre har kommunen ett högre antal svårt skadade, se Tabell 1.

Tabell 1 Omkomna, svårt och lindrigt skadade per 1 000 personer år 2014 vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad.

	Dödade	Svårt skadade	Lindrigt skadade
Riket	0,03	0,28	1,83
Stockholms län	0,02	0,19	1,02
Stockholms stad	0,01	0,18	1,07
Göteborgs stad	0,01	0,14	1,55
Malmö stad	0,01	0,13	2,06

*Källa: Vägtrafikskador 2014 Trafikanalys, Nationell statistik
Transportstyrelsen, Befolkningsstatistik SCB*

När Stockholms stad jämförs med riket i stort och Stockholms län, ligger staden långt under i alla kategorier bortsett från antalet lindrigt skadade, där kommunen hade något högre snitt än länet.

Under slutet av 2013 började polisen få problem med det nya IT-systemet Pust Siebel, vilket ledde till att färre olyckor registrerades i STRADA. Problemen kvarstod och fortsatte in under nästkommande år vilket föranledde att polisen i februari 2014 beslutade sig för att överge systemet och återgå till de tidigare systemen, RAR och DurTvå. Trots detta var skadan redan skedd, och innebar fortsatta problem med polisens olycksstatistik under resterande delen av 2014. Detta har satt märkbara avtryck på den officiella statistiken och STRADA:s indata, och får 2014 år att framstå som rekordlåg år vad gäller antalet trafikolyckor.

Det bör tilläggas att den exakta storleken på polisens bortfall inte är känd, men för Stockholms län i stort ser siffran ut att ligga på runt 35 procent. I ett samarbete mellan Transportstyrelsen, SCB, Trafikverket och Rättsmedicinalverket har dock samtliga dödsolyckor i trafiken kunnat kartläggas och dessa redovisas således korrekt utan bortfall i statistiken.

Bortsett från ett missvisande hack i den officiella statistikens trendkurva, drabbas även en del av det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet negativt på både nationella och lokala nivåer, då bortfallet gör att olyckor och tidigare olycksförebyggande åtgärder inte kan analyseras korrekt.

Även om STRADA får in kompletterande olycksfallsstatistik från sjukhusen innebär det inte att alla olyckor där personer uppsökt vård finns med i registret. Sedan februari 2014 rapporterar samtliga sjukhus och akutmottagningar i Stockholms län in till STRADA, men då alla inte har börjat rapportera in vid ett och samma tillfälle, utan vid olika år och månader kan inte analyser göras helt rättvisande, se Tabell 2.

Tabell 2 Registreringsstart i STRADA, sjukhus tillhörande Stockholms läns landsting.

Sjukhus	År	Månad
Karolinska Universitetssjukhuset, Huddinge	2003	Januari
Karolinska Universitetssjukhuset, Solna	2006	September
Astrid Lindgrens barnsjukhus	2006	September
Södersjukhuset	2008	Oktober
Capio S:t Göran	2009	November
Danderyds sjukhus	2010	Oktober
Norrtälje TioHundra Vårdbolag	2011	April
Södertälje sjukhus	2011	April
CityAkuten Närakuten barn	2011	November
Lättakuten Danderyds sjukhus	2014	Februari

Källa: Transportstyrelsen

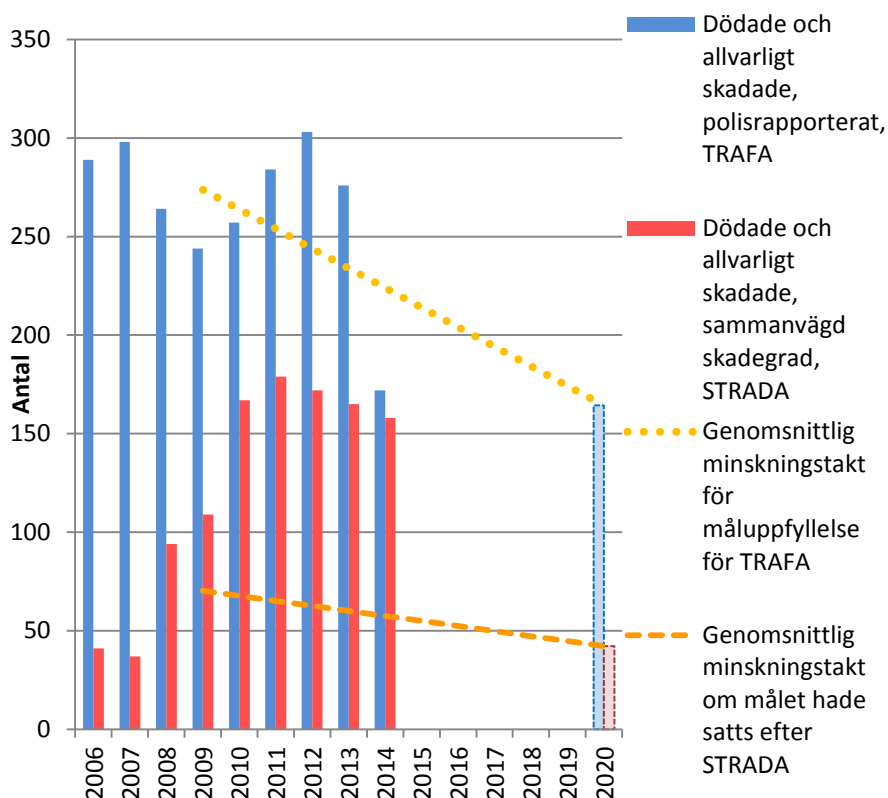
Att allt fler sjukhus har valt att börja rapportera in trafikolyckor ger inte bara effekten av en bättre och mer tillförlitlig statistik, utan också en till synes ökande trend i olycksstatistiken gällande antalet singelolyckor och skadade personer. Jämförelser för åren under perioden 2003-2014 blir av den anledningen något missvisande.

Med andra ord är 2014 års olycksstatistik grovt missvisande och ligger nationellt sett 21 procent lägre än genomsnittet år 2011-2013. Med ovanstående identifierade felkällor till olycksstatistiken kan trafikkontoret konstatera att det är först från 2015 och framåt som statistiken för olika år kommer att kunna jämföras helt rättvist med varandra.

Enligt stadens trafiksäkerhetsmål för år 2020 ska antalet svårt skadade och omkomna i trafiken minska med 40 procent jämfört

med snittet för 2006-2009. År 2014 visade den officiella statistiken att det totala antalet hade minskat med 37 procent, se Figur 5.

Figur 5 Omkomna och allvarligt skadade i trafiken i Stockholms stad, polisrapporterade till TRAFÄ samt sammanvägda trafikskadade från sjukhus och polis till STRADA under åren 2006-2014 samt målbild för år 2020



Källa: TRAFÄ och STRADA

Dock bör påpekas att 2013 och 2014 års statistik är starkt präglad av stora bortfall och att trenden åren dessförinnan (2009-2012) pekade på en ökning.

Huruvida Stockholm faktiskt är på väg att nå målet eller inte är därför svårt att säga, men med största säkerhet är verklighetens siffror för antalet skadade högre än vad den officiella statistiken för 2014 visar.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner denna lägesrapport.

Slut

Bilagor

1. **Trafikolyckor 2014** – *En årlig beskrivning av olycksutvecklingen i Stockholms stad de senaste tio åren*
2. **Bilaga 1:** *Skadade personer i trafikolyckor, övergripande i Stockholms stad, år 2005-2014*
3. **Bilaga 2:** *Skadade personer i trafikolyckor i Stockholms stad, per stadsområde och stadsdelsnämnd, år 2005-2014*
4. **Bilaga 3:** *Bakgrund till statistiken, definitioner och avgränsningar*