

Trafikolyckor 2014

EN ÅRLIG REDOVISNING AV TRAFIKOLYCKSUTVECKLINGEN

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

Dnr: T2015-01981
2015-09-22
Kontaktperson: Ellen Svensson, Trafikplanering

1 INNEHÅLL

En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen	1
1 Innehåll	3
2 Inledning	4
3 Sammanfattning	5
4 Hur farlig är Stockholmstrafiken, egentligen?	6
4.1 JÄMFÖRELSE MELLAN STOCKHOLM OCH ANDRA DELAR AV SVERIGE	6
4.2 FÖRHÅLLET ANTAL OLYCKOR OCH BEFOLKNINGSMÄNGD	7
4.3 STATISTISKA FELAKTIGHETER SOM PÅVERKAR RAPPORTEN	10
4.3.1 SJUKHUSENS ÖKADE MEDVERKAN	10
4.3.2 POLISENS INRAPPORTERINGSPROBLEM	10
4.4 STADENS TRAFIKSÄKERHETSMÅL	11
4.4.1 TRAFIKSÄKERHETSARBETET	11
4.4.2 MÅLUPPFÖLJNING	11
5 2014 års trafikolyckor i korthet	14
5.1 OLYCKOR PER SKADEGRAD	14
5.1.1 LINDRIGT, MÅTTLIGT OCH ALLVARLIGT SKADADE	14
5.1.2 OMKOMNA	15
5.2 TRAFIKANTROLL OCH OLYCKSTYP	15
5.3 SKADADE TRAFIKANTER PER GEOGRAFISKT OMRÅDE	17
6 Olyckor med lindrigt skadade	18
6.1 TRAFIKANTROLL	18
6.2 OLYCKSTYP	20
6.3 ÅLDER OCH KÖN	21
6.4 ÅRSVARIATION	25
6.5 OMRÅDE	26
7 Olyckor med måttliga och allvarliga skador	30
7.1 TRAFIKANTROLL	31
7.2 OLYCKSTYP	34
7.3 ÅLDER OCH KÖN	35
7.4 ÅRSVARIATION	42
7.5 OMRÅDE	47
8 Dödsolyckor	53
8.1 TRAFIKANTROLL	53
8.2 OLYCKSTYP	55
8.3 ÅLDER OCH KÖN	56
8.4 ÅRSVARIATION	59
8.5 OMRÅDE	61

2 INLEDNING

Stockholms stad jobbar aktivt med att öka trafiksäkerheten och att nå både den nationellt antagna Nollvisionen och det egna kommunspecifika trafiksäkerhetsmålet som innebär att staden ska minska antalet döda och svårt skadade i trafiken med 40 procent till år 2020. Ett effektivt trafiksäkerhetsarbete innebär att befintliga resurser i huvudsak ska användas för insatser och åtgärder på Stockholms gatunät. Det innefattar dock även att öka kunskapen och medvetenheten om trafiksäkerhet bland beslutsfattare, anställda, medborgare och trafikanter i staden. I ett led av detta kunskapsarbete ger trafikkontoret ut denna årligt återkommande rapport som sammanfattar hur utvecklingen ser ut för Stockholm.

Statistiken som används och analyseras 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 det är ett unikt uppföljningsverktyg för trafikolyckor som sker på Sveriges olika vägar. Då databasen har förändras och utvecklas en hel del under de senaste åren, kan statistiken både vara missvisande och svår att analysera i vissa avseenden och över vissa perioder. Exempelvis ser det ut att ske en stor ökning av antalet skadade trafikanter mellan åren 2005 och 2010, vilket snarare beror på att statistiken förbättrats i takt med allt fler inrapporterande sjukhus. För år 2014 och 2013 ser antalet skadade däremot ut att minska märkbart vilket troligtvis mest beror på inrapporteringsproblem som polisen haft. Av den anledningen bör man vara försiktig med att dra slutsatser och använda siffror från de senaste två åren, då realiteten kan skilja sig och vara märkbart högre än vad statistiken redovisar.

Polisen jobbar aktivt för att motverka att liknande problem ska inträffa i statistiken framöver och bytte ut rapporteringssystemet under 2014.

Årets olycksrapport innefattar både en sammanfattning av de trafikolyckor som skett under år 2014 men också hur utvecklingen sett ut under de senaste fem till tio åren. Rapporten skiljer sig något från tidigare års upplagor då en omstrukturering har gjorts både inom Transportstyrelsens databashantering och internt på trafikkontoret. Om du som läsare vill fördjupa dig i mer siffror och statistik än det som finns i rapportens texter och figurer, kan du ta del av de tillhörande bilagorna med tabeller som sammanfattar statistiken på såväl övergripande som ingående geografiska nivåer efter skadegrad, trafikant- och olycksslag.

3 SAMMANFATTNING

Antalet skadade i trafikolyckor i Stockholms stad 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 problem och missade olycksrapporteringar. Det är därför svårt att kunna dra korrekta slutsatser, följa upp trafiksäkerhetsmålet och göra djupgående analyser av statistiken för åren 2013 och 2014.

Både antalet skadade och omkomna i Stockholmstrafiken är färre under 2014 jämfört med för fem år sedan. Framförallt har antalet lindrigt och måttligt skadade personer blivit färre. Det beror främst på att antalet fotgängare som skadats i fallolyckor minskat med 24 procent jämfört med 2010. Jämfört med de senaste tio åren ligger antalet inrapporterade olyckor på en betydligt högre nivå för åren efter 2009, vilket inte beror på att antalet trafikolyckor och skadade har ökat drastiskt, utan har att göra med att Transportstyrelsen statistik i STRADA successivt förbättrats med fler inrapporterande sjukhus under den perioden.

Under 2014 skadades 3 769 personer i trafikolyckor som skett i Stockholm, varav 69 procent skadades lindrigt, 27 procent måttligt och 4 procent allvarligt. Den vanligaste olycksformen är fallolyckor bland fotgängare och stod för 29 procent av samtliga olyckor under året, varav majoriteten av dessa skadades lindrigt eller måttligt. Den näst vanligaste olyckan var upphinnandelyckor som också var den vanligaste olyckstypen bland de lindrigt skadade under 2014. 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. Mer än hälften av dessa skadade cyklister, 65 procent, var med om en singelolycka, vilket gjorde olycksformen till den tredje mest förekommande olyckan i Stockholm under föregående år vilket kan sammankopplas med det ökande antalet cyklister under de senaste åren.

År 2014 omkom åtta personer i samband med trafikolyckor inom Stockholms stad. Antalet omkomna är det lägsta sedan 2006, och beror på att antalet omkomna män fortsatt minska sedan år 2007. För första gången på tio år omkom ingen person under 35 års ålder, likaså omkom ingen äldre än 85 år. Hälften av 2014 års omkomna var fotgängare som blivit påkörda av motorfordon.

Mer än varannan person som skadats i en trafikolycka var i åldrarna 18-51 år, varav de flesta var män. Även om män var i majoritet bland både de omkomna, lindrigt och allvarligt skadade i Stockholmstrafiken, var antalet måttligt skadade kvinnor så många att den totala procentuella fördelningen mellan skadade män och kvinnor var lika stor under 2014.

Stadsbilden och infrastrukturen speglas i hur Stockholmsområdenas olycksstatistik ser ut. Flest olyckor sker i innerstaden och under 2014 var andelen 47 procent, medan västerort har en andel på 20 procent och är det område med minst antal trafikolyckor. Innerstaden har störst antal skadade oskyddade trafikanter medan söderort har störst antal skadade övriga, motorburna trafikanter.

4 HUR FARLIG ÄR STOCKHOLMSTRAFIKEN, EGENTLIGEN?

Olyckor är som ordet antyder, aldrig önskvärda - oavsett utgång. Stadens invånare är alla trafikanter i olika utsträckning och de flesta tillhör flera av de olika trafikantslagen, vilket gör det lätt att ta till sig statistiken och relatera till de situationer då man själv någon gång känt sig otrygg i trafiken. Det är lätt att ta till sig siffror som beskriver något hemskt, men det är viktigt att i sammanhanget se de faktiska talen i relation till stadens storlek och antalet invånare.

4.1 JÄMFÖRELSER MELLAN STOCKHOLM OCH ANDRA DELAR AV SVERIGE

Vid en första anblick på siffrorna är det lätt att tro att Stockholm är en mycket otrygg stad att röra sig i, men med tanke på att kommunens invånare utgör drygt 9 procent av Sveriges totala befolkning, respektive motsvarar 51 procent av Sveriges storstäders¹ totala befolkning, är det relevant att se talen i förhållande till andra faktorer.

Ser man till faktiska tal har Stockholms stad ett högre antal dödade och skadade jämfört med övriga Sveriges storstäder, men i relation till antalet invånare blir bilden annorlunda, se Tabell 1. Då ligger Stockholms stad i jämnhöjd med de andra städerna vad gäller antal dödade och långt under deras snitt för lindrigt skadade. Dessvärre har kommunen ett högre antal svårt skadade. Jämför man staden 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 det egna länet i stort.

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

¹ Stockholm, Göteborg och Malmö

4.2 FÖRHÅLLET ANTAL OLYCKOR OCH BEFOLKNINGSMÄNGD

Stockholm är en stad i utveckling vars invånarantal växer stadigt för varje år. Sedan 2005 har kommunen ökat sitt invånarantal med 18 procent, vilket bör tas i åtanke när man jämför olyckor och skadade i faktiska tal för att göra en rättvis bedömning. Under åren 2010-2012 höll sig det totala antalet skadade per tusen invånare sig på en relativt jämn nivå, och har minskat under de två senaste åren. se Tabell 2.

Tabell 2 *Antal skadade i trafiken per 1 000 invånare, Stockholms stad, år 2005-2014*

År	Lindrigt skadad	Måttligt skadad	Allvarligt skadad	Död	Totalt
2005	2,37	0,33	0,02	0,01	2,74
2006	2,55	0,42	0,04	0,01	3,01
2007	2,67	0,53	0,03	0,02	3,25
2008	2,72	0,59	0,10	0,02	3,43
2009	3,02	0,99	0,12	0,01	4,15
2010	3,52	1,38	0,18	0,02	5,10
2011	3,52	1,40	0,19	0,02	5,13
2012	3,56	1,47	0,18	0,01	5,23
2013	3,45	1,41	0,17	0,01	5,05
2014	2,86	1,11	0,16	0,01	4,14

Källa: STRADA, SCB:s befolkningsstatistik.

Under 2014 rapporterades det in 3 777 personer² som skadats i Stockholmstrafiken. Ser man till antalet skadade och dödade i trafiken är ökningen 79 procent jämfört med år 2005, medan antalet däremot har minskat med 13 procent jämfört med 2010.

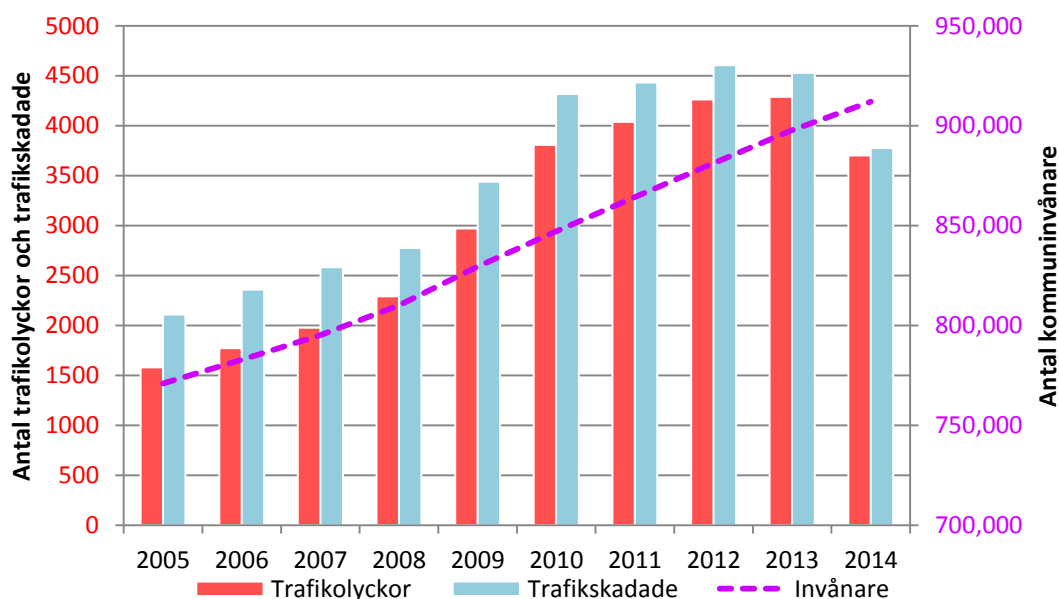
Trenden är liknande för antalet trafikolyckor; år 2014 rapporterades det in 3 702 stycken olyckor³ till Transportstyrelsen som gällde Stockholms stad. Detta kan jämföras med år 2005 och år 2010, då det registrerades 1 580 respektive 3 807 olyckor. Under de senaste tio åren har antalet trafikolyckor ökat med 134 procent, sett på fem års sikt har de minskat med 3 procent, se Figur 1.

Att ökningen för både trafikolyckor och skadade trafikanter är så kraftig på längre sikt beror med största sannolikhet inte på en osäkrare trafikmiljö. Snarare beror det på en kombination av successiv ökning av antalet kommuninvånare och att statistiken förbättrats i form av att allt fler sjukhus har börjat rapportera in till STRADA. De senaste årens minskning kan till störst del förklaras med polisens inrapporteringsbortfall.

² Varav åtta personer hade omkommit

³ Avser samtliga olyckor, även om de inte gav uppkomst till några personskador

Figur 1 Trafikolyckor och trafikskadade i förhållande tillbefolkningsökning, 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.

I särskilda avsnitt i denna rapport samt i tillhörande Bilaga 2 redovisas antalet skadade i trafikolyckor som en fördelning över Stockholms tre geografiska stadsområden, dvs. innerstaden, söderort och västerort. I dessa jämförelser blir det tydligt att västerort drabbats av färre olyckor. Detta kan till största delen kopplas ihop med att befolkningen är avsevärt mindre till antal i västerort jämfört med både innerstaden och söderort, se Tabell 3.

Tabell 3 Folkmängd i Stockholms stadsområden, fördelat på ålder, 2013-12-31

	0-5 år	6-9 år	10-12 år	13-15 år	16-19 år	20-64 år	65-79 år	80- år	Samtliga
Västerort	19 915	12 435	8 661	8 230	11 301	138 068	21 128	8 547	228 285
Rinkeby-Kista	4 467	2 601	1 748	1 784	2 545	30 253	3 927	1 041	48 366
Spånga-Tensta	3 678	2 412	1 705	1 682	2 313	22 767	3 265	1 156	38 978
Hässelby-Vällingby	5 839	3 679	2 592	2 529	3 450	40 969	6 993	3 412	69 463
Bromma	5 931	3 743	2 616	2 235	2 993	44 079	6 943	2 938	71 478
Inre staden	23 733	10 252	6 368	5 501	8 851	222 546	40 494	13 768	331 513
Kungsholmen	5 153	1 778	1 089	884	1 392	46 978	7 432	2 647	67 353
Norrmalm	5 240	2 142	1 281	1 125	1 849	47 116	7 807	2 393	68 953
Östermalm	4 359	2 167	1 406	1 209	1 904	44 126	10 045	3 837	69 053
Södermalm	8 981	4 165	2 592	2 283	3 706	84 326	15 210	4 891	126 154
Söderort	29 533	15 768	9 651	8 853	13 152	216 195	29 933	14 817	337 902
Enskede-Årsta-Vantör	7 901	4 306	2 620	2 492	3 764	61 869	7 653	4 262	94 867
Skarpnäck	3 888	2 111	1 285	1 188	1 789	29 665	3 554	1 560	45 040
Farsta	4 491	2 570	1 548	1 460	2 244	33 301	5 705	3 303	54 622
Älvsjö	2 576	1 717	1 021	872	1 205	15 778	2 734	1 167	27 070
Hägersten-Liljeholmen	7 661	3 242	1 917	1 575	2 268	54 343	6 868	3 002	80 876
Skärholmen	3 016	1 822	1 260	1 266	1 882	21 239	3 419	1 523	35 427
Hela staden	73 181	38 455	24 680	22 584	33 304	576 809	91 555	37 132	897 700

Källa: Statistisk årsbok för Stockholm 2015, SCB/Sweco

Västerort stod i slutet av år 2013 för 25 procent av Stockholms stads totala invånarantal, medan söderort och innerstaden motsvarade för 38 respektive 37 procent. Dessa befolkningsandelar återspeglas till viss del även i siffrorna för 2014 års statistik över antalet trafikskadade i respektive område, se Tabell 4.

Tabell 4 Andelen omkomna och skadade i trafiken fördelat på stadsområde, Stockholms stad, år 2014

	Innerstan	Söderort	Västerort	Totalsumma
Omkomna	63%	25%	13%	100%
Allvarligt skadade	44%	37%	19%	100%
Måttligt skadade	51%	28%	21%	100%
Lindrigt skadade	46%	35%	19%	100%
Totalsumma	48%	33%	20%	100%

Källa: STRADA, Geokodad i GIS

Även om det bor fler i söderort, skadades flest personer i innerstaden, vilket har att göra med att det är fler personer i rörelse i innerstaden.

4.3 STATISTISKA FELAKTIGHETER SOM PÅVERKAR RAPPORTEN

4.3.1 SJUKHUSENS ÖKADE MEDVERKAN

Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA har förändras och utvecklas en hel del under de senaste tio åren, vilket i det långa loppet är positivt men kan ge en missvisande bild över vissa tidsperioder.

Exempelvis har antalet inrapporterande sjukhus i Stockholmsområden ökat framförallt under perioden 2005-2010, vilket medfört att statistiken visar ett ökat antal skadade trafikanter under dessa år. Denna höjning ska därför ses som en stor förbättring av statistiken och att tidigare mörkertal numera synliggörs bättre snarare än att trafiksäkerheten försämrats och att antalet skadade i trafikolyckor ökat drastiskt under perioden.

4.3.2 POLISENS INRAPPORTERINGSPROBLEM

För åren 2013 och 2014 ser antalet trafikskadade ut att minska märkbart, vilket troligtvis mest kan förklaras av de inrapporteringsproblem som polisen haft under perioden än en faktiskt reell minskning. Under 2013 och 2014 hade polisen problem med ett nyinfört IT-system⁴ som försvårade inrapporteringen av trafikolyckor. Problemen ledde till en kraftig försämring av trafikolycksinrapporteringarna till STRADA och den officiella statistiken. Dock gäller bortfallet i statistiken enbart skadade trafikanter och inte omkomna, då siffrorna för dessa har kunnat säkras tack vare ett samarbete mellan olika myndigheter⁵.

Av den anledningen bör man vara försiktig med att dra slutsatser och använda siffror som en faktiskt sanning vad gäller antalet skadade under de senaste två åren, eftersom antalet i verkligheten kan skilja sig och vara märkbart högre än vad statistiken redovisar.

För mer utförlig redovisning av statistiska preciseringar och differenser, se Bilaga 3.

⁴ Pust Siebel

⁵ Transportstyrelsen, SCB, Trafikverket och Rättsmedicinalverket

4.4 STADENS TRAFIKSÄKERHETSMÅL

4.4.1 TRAFIKSÄKERHETSARBETET

Stockholms stads trafiksäkerhetsarbete utgår från Sveriges nollvision vilken är fastslagen i riksdagen och utgör grunden i svenskt trafiksäkerhetsarbete. Nollvisionen innebär att ingen människa ska behöva dödas eller bli allvarligt skadad i trafiken och följs upp med ett antal nationella etappmål⁶.

Den enskilt viktigaste åtgärden för att förbättra trafiksäkerheten i Stockholm är att arbeta för lägre hastigheter- en åtgärd som pekas ut som en av de viktigaste för att nå stadens trafiksäkerhetsmål år 2020 då rätt hastighet är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Hastighetsgränserna på gatorna signalerar vilka trafikantgrupper som prioriteras, och lägre hastigheter ger de oskyddade trafikanterna bättre förutsättningar att vistas på gatan på ett säkrare sätt, framkomlighet och trivsel. I stadsmiljöer där många fotgängare och cyklister rör sig bör därför låga hastigheter eftersträvas, men för att få trafikanterna att hålla angiven hastighet krävs också att gatan är utformad så att den naturligt stödjer trafikanten att hålla hastighetsbegränsningen.

Därför jobbar Stockholms stad aktivt med hastighetsöversyner på samtliga huvudgator inom staden. De nya hastigheterna, som i de allra flesta fall innebär sänkningar, förväntas öka säkerheten genom att hastigheten bättre anpassas till gatans utformning, omgivning och funktion. Majoriteten av trafikolyckorna i staden inträffar på huvudgatorna, vilket i princip är de gator som har hastighetsgränsen 50 km/tim.

Ett effektivt trafiksäkerhetsarbete innebär att befintliga resurser i huvudsak ska användas för insatser och åtgärder på huvudgatorna. Kunskapen och medvetenheten om trafiksäkerhet behöver öka bland beslutsfattare, anställda, medborgare och trafikanter i staden. Utöver denna rapport, som är ett sätt att öka dessa målgrupps medvetenhet om de trafikolyckor som sker i Stockholm, arbetar staden också kontinuerligt med olycksuppföljning i det dagliga trafikplaneringsarbetet i syfte att förebygga olycksfall i trafiken.

4.4.2 MÅLUPPFÖLJNING

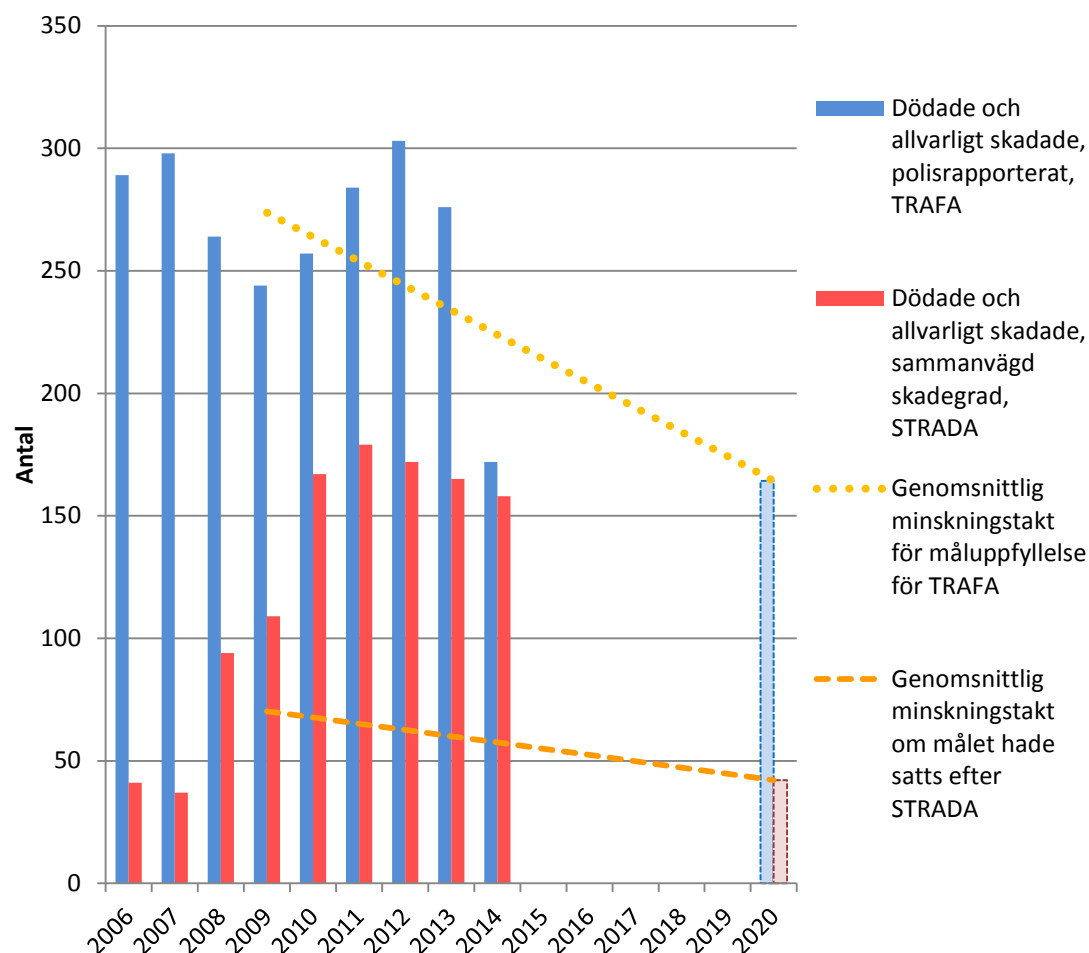
År 2020 ska staden ha minskat antalet svårt skadade och omkomna i trafiken⁷ med 40 procent jämfört med snittet för år 2006-2009. För att nå detta mål måste antalet skadade och dödade minska från 274 till 164 personer under perioden, vilket i snitt innebär en årlig minskning om minst 10 personer från 2009 till och med 2020, se Figur 2.

Enligt officiell statistik har det totala antalet minskat till att vara 172 personer år 2014, vilket innebär att nivån har minskat med 37 procent och att minskningstakten varit dubbelt så snabb än vad det som minst hade behövts för att nå målet. För att staden ska nå sitt mål behöver antalet minska ytterligare med åtta personer per år fram till år 2020.

⁶ Antalet dödade i trafiken ska halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel till år 2020 jämfört med 2007 års siffror

⁷ Baserat på den officiella statistiken, inrapporterad av polisen via STRADA

Figur 2 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

Även om utvecklingen onekligen ser bra ut, bör man ha i åtanke att 2013 och 2014 års statistik är missvisande. Det är också viktigt att påpeka att den enda minskningen av det totala antalet allvarligt skadade och omkomna har skett under dessa år, från att tidigare ökat konstant under åren 2009-2012. De polisrapporterade svårt skadade ligger år 2014 på runt 42 procent lägre än snittet för den officiella statistiken under 2011 och 2012, som var tiden strax innan polisens nya system infördes. Hur troligt det är att nivåerna för 2014 skulle ligga på samma som för 2011 och 2012 kan diskuteras, men att den officiella statistiken för 2014 inte stämmer överens med verkligheten är dessvärre ett faktum.

Med anledning av att det är ytterst svårt att göra en korrekt analys om Stockholm är på rätt väg vad gäller måluppfyllnad, är det intressant att dra paralleller till den nya sammanvägningen som STRADA gör mellan sjukhus- och polisrapporteringens trafikskadade. Eftersom det numera är sjukvårdens ISS-värden som avgör om olyckan ska betraktas som allvarlig eller ej, säkrar sjukhusen upp en del av polisens tapp, se Figur 2, vilket gör att varken 2013 eller 2014 års döda och allvarligt skadade i STRADA minskar fullt så mycket som den officiella statistiken gör i och med att de enbart har med polisrapporteringen. Att

STRADA ligger på lägre nivåer än den officiella statistiken under samtliga år beror på att allvarliga skador är fler hos polisen än för STRADA, då STRADA inte bekräftar en skada som allvarlig förrän sjukhusen gjort en sammanvägd ISS-bedömning.

Tyvärr kan målet inte omformuleras utifrån STRADA:s sammanvägda siffror, eftersom de satta referensåren 2006-2009 skulle bli missvisande låga då antalet inrapporterande sjukhus inte var helt fulltaliga i STRADA förrän under 2014. Likaså skiljer sig den officiella statistiken respektive STRADA:s statistik åt vad gäller definitionerna för vad som räknas som en trafikolycka och vilka som därmed kan räknas som trafikskadade, se Bilaga 3.

5 2014 ÅRS TRAFIKOLYCKOR I KORTHET

5.1 OLYCKOR PER SKADEGRAD

Den enskilt vanligaste trafikolyckan år 2014 i Stockholm drabbade kvinnor i åldergruppen 52-68 år. De hade ramlat eller snubblat och skadat sig måttligt i en fallolycka under vintermånaderna januari, november och december.

5.1.1 LINDRIGT, MÅTTLIGT OCH ALLVARLIGT SKADADE

Under 2014 minskade det totala antalet skadade och omkomna i Stockholmstrafiken för samtliga skadekategorier. 2 607 personer skadades lindrigt, 1 012 måttligt och 150 allvarligt i Stockholms stad under 2014.

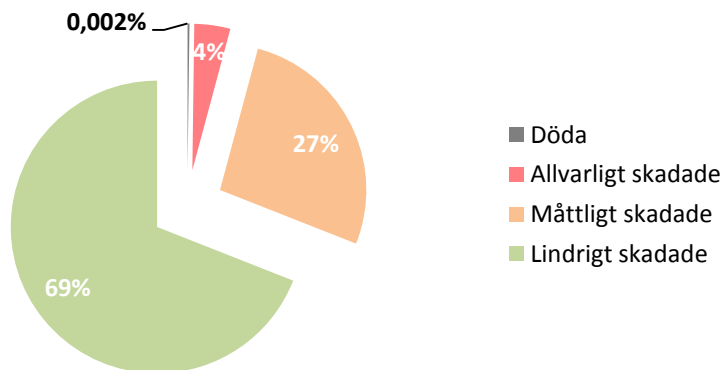
Även om det totala antalet lindrigt, måttligt och allvarligt skadade låg på en relativt hög nivå 2014 sett utifrån ett tioårsperspektiv, har antalet minskat med 13 procent jämfört med både det senaste femårssnittet och året 2010.

Vid en jämförelse med det senaste tioårssnittet och 2005, ligger 2014 års statistik 8 respektive 79 procent högre. Framförallt har antalet måttligt och lindrigt skadade ökat mest sedan 2005, men är också de skadekategorier som har minskat allra mest under senaste året.

Jämfört med 2013 minskade antalet trafikskadade under föregående år med 751 personer, motsvarande 17 procent. Mellan 2013 och 2014 hade antalet lindrigt skadade trafikanter minskat med 16 procent (493 personer) medan måttligt och allvarligt skadade var 20 procent (253 personer) respektive 3 procent (5 personer) lägre. Minskningarna antas främst bero på 2014 års statistiska felaktigheter, se avsnitt 4.3.2.

Liksom trenden för de senast tio åren, hade den övervägande majoriteten under år 2014 (69 procent) av Stockholms trafikanter som varit med om en trafikolycka och skadats, erhållit lindriga skador. Mer än var fjärde person (27 procent) hade skadats måttligt medan 4 procent hade skadats allvarligt, se Figur 3. Dödsolyckornas andel är i sammanhanget mycket liten.

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



Källa: STRADA

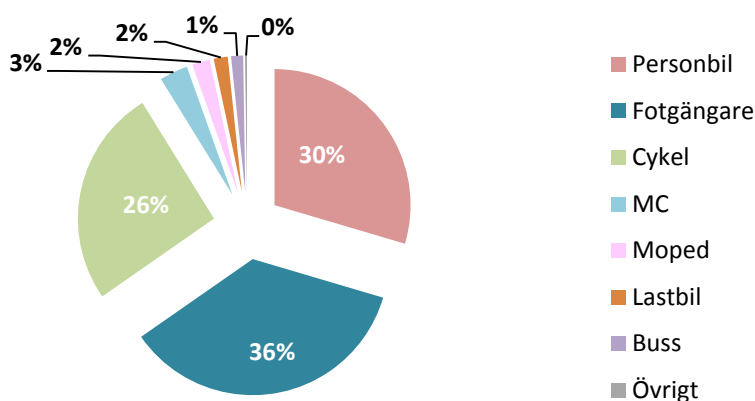
5.1.2 OMKOMNA

Under 2014 omkom åtta personer i Stockholmstrafiken, varav 3 kvinnor och 5 män. Jämfört med 2013 var det en minskning med två personer, och fyra personer färre än det senaste tioårsnittet. Senast det förolyckades så få personer - och män - i Stockholmstrafiken var år 2006. Under 2014 omkom ingen person under 35 år, vilket är första gången på tio år. Till skillnad från andra skadekategorier beror minskningen av antalet omkomna inte på bortfall i polisens inrapportering, eftersom samtliga dödsfall ska vara korrekt statistikförda.

5.2 TRAFIKANTROLL OCH OLYCKSTYP

De mest utsatta trafikanterna totalt sett är fotgängarna, vilka motsvarade 36 procent av samtliga skadade och omkomna under 2014, se Figur 4. Tätt därefter är bilister (30 procent) och cyklister (26 procent) de trafikanter som skadats oftast i Stockholm. Under 2014 minskade antalet skadade i samtliga trafikantgrupper, varav fotgängarna minskade mest till antalet, då de var 403 färre jämfört med 2013 - en minskning om 23 procent. Denna drastiska minskning berodde nästan uteslutande på mycket färre inrapporterade fallolyckor, men även en inte helt obetydlig minskning vad gäller påkörda fotgängare.

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

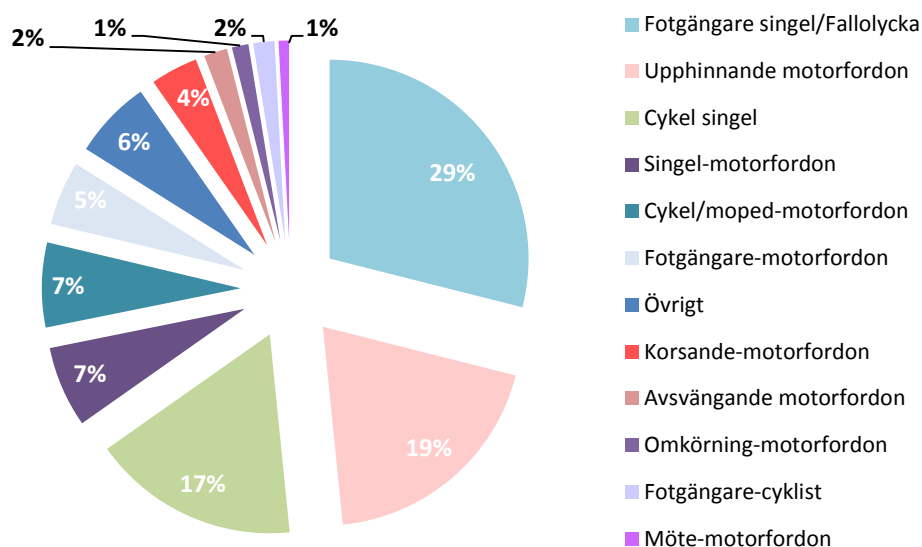


Källa: STRADA

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 5. Antalet skadade minskade för samtliga olyckstyper⁸ jämfört med 2013, vilket innebar att fallolyckorna minskade med 23 procent (motsvarande 321 personer) och korsandeolyckorna med 14 procent (motsvarande 119 personer). Att just cykelolyckorna ökat på senare tid beror på en trend med ökat cyklande i staden under de senaste åren. Singelolyckorna med cykel minskade under 2014, dock ytterst marginellt med 1 procent - motsvarande 4 personer.

⁸ Undantaget den ej specificerade Övrigt-kategorin som ökade med 6 procent (motsvarande 8 fler olyckor)

Figur 5 Samtliga skadade och omkomna trafikanter Stockholms stad år 2014, fördelade på olyckskategori



Källa: STRADA

Av 2014 års lindrigt skadade trafikanter var bilister som varit med om upphinnandeolycka vanligast (27 procent), därefter kom fallolyckor bland fotgängare (21 procent) och cykelsingelolyckor (14 procent).

Bland 2014 års allvarligt skadade, var fotgängare i fallolyckor i majoritet och motsvarade 28 procent av samtliga skadade. Andra vanligt förekommande olyckor bland de skadade var cykelsingelolyckor (15 procent) och fotgängare som varit i kollision med motorfordon (13 procent).

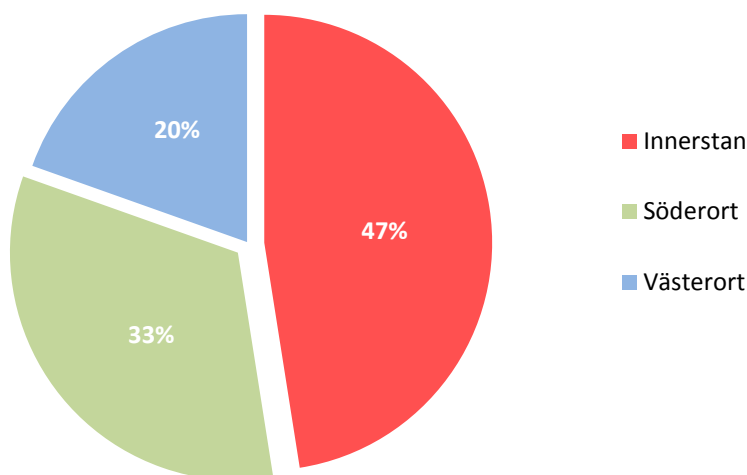
Fallolyckor var absolut vanligast bland de måttligt skadade och stod för nära hälften (49 procent) av alla måttligt skadade. Därefter var cykelsingelolyckor också mycket vanliga med en andel på 23 procent av samtliga måttligt skadade.

Hälften av de åtta som omkom i en trafikolycka i Stockholm under 2014 var fotgängare som blev påkörda av motorfordon, medan två dog i singelolyckor med cykel, en omkom i singelolycka med motorcykel och en annan i samband med en upphinnandeolycka med personbil.

5.3 SKADADE TRAFIKANTER PER GEOGRAFISKT OMRÅDE

Hela 47 procent av samtliga skadade trafikanter under 2014 hade varit med om en trafikolycka i innerstaden, vilket är i nivå med de senaste tio årens olycksfördelning. Minst antal skadade i trafikolyckor hade västerort vars andel var 20 procent av samtliga trafikskadade, se *Figur 6*.

Figur 6 Samtliga skadade och omkomna trafikanter Stockholms stad år 2014, fördelade på Stockholms stadsdelsområden



Källa: STRADA, Geokodad i GIS

NOT 1. Bland dessa ingår enbart de olyckor där koordinater angetts i rapporten vilket innebär ett totalt bortfall om 323 skadade personer (varav 223 lindrig, 95 måttligt och fem allvarligt skadade).

NOT 2. För geografiska preciseringar av stadsområdena se Bilaga 3, Kartbild 1

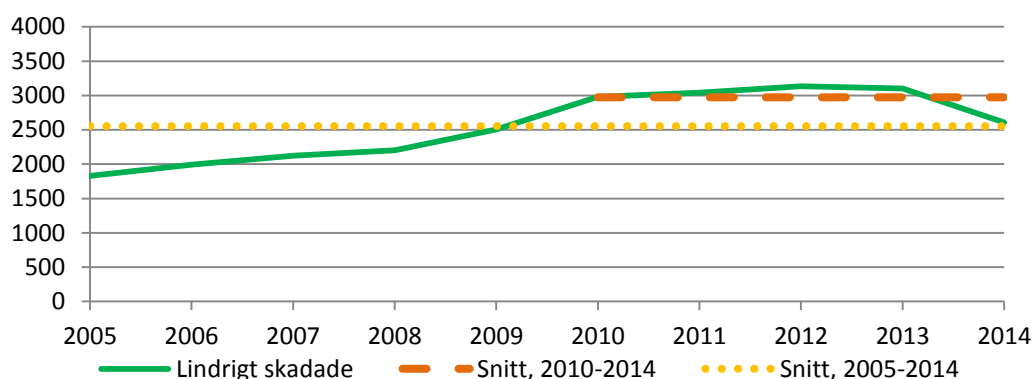
Vanligast förekommande olyckorna i samtliga Stockholmsområden var sådana där fotgängare, bilister och cyklister skadats. Dock skedde majoriteten av i stort sett alla olyckor där den skadade trafikanten har varit fotgängare eller cyklist i innerstaden. Fem av de åtta dödsolyckorna som skedde under 2014, skedde i innerstaden. Under 2014 hade hälften av alla skadade buss- och lastbilstrafikanter och drygt två femtedelar av alla skadade bilister varit med om en trafikolycka i söderort.

6 OLYCKOR MED LINDRIGT SKADADE

Notera att trenden med ett successivt stigande antal lindrigt skadade fram till år 2010 och de senaste årens minskning sannolikt beror på de statistiska differenserna som tas upp i avsnitt 4.3.

Under 2014 fick Transportstyrelsen in rapporter om 2 607 lindrigt skadade personer i samband med trafikolyckor inom Stockholms stad, se Figur 7. Lindriga skador är och har länge varit den vanligaste skadan i samband med trafikolyckor. Under de senaste tio åren har i snitt 73 procent av Stockholms samtliga trafikskadade erhållit lindriga skador, motsvarande siffra för 2014 och de senaste fem åren var 69 procent.

Figur 7 Lindrigt skadade i trafiken, Stockholms stad, år 2005-2014

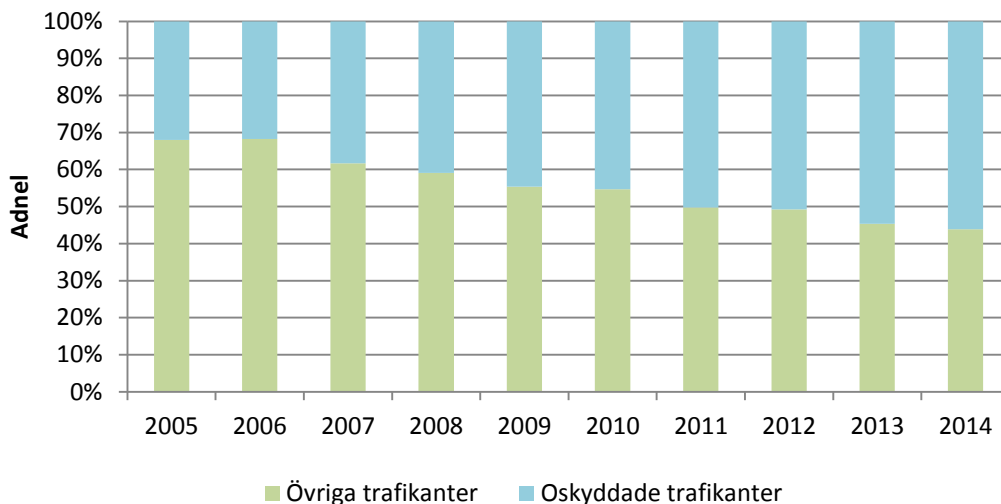


Källa: STRADA

6.1 TRAFIKANTROLL

De oskyddade trafikanterna är de som skadas i störst utsträckning, oavsett skadekategori, även för lindrigt skadade. Dock har det inte alltid varit så under de senaste tio åren, utan enbart sedan år 2012, se Figur 8, då antalet singelolyckor bland fotgängare och cyklister ökade.

Figur 8 Lindrigt skadade i trafiken fördelat på trafikantgrupper, Stockholms stad, andelar fördelat på år 2005-2014



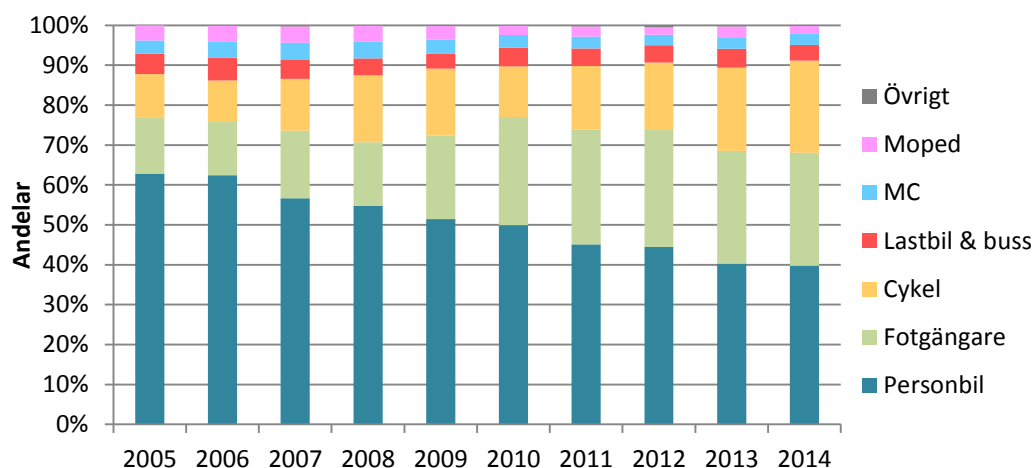
Källa: STRADA

Under den senaste tioårsperioden har bilister varit den trafikantgrupp som rapporterats in mest frekvent i STRADA och har i snitt stått för nära hälften av samtliga fall med lindrigt trafikskadade i Stockholms stad. Bilisterna har varit i majoritet av de lindrigt skadade under samtliga år och ökade snabbt mellan år 2009 och 2010 för att sedan ha minskat markant med runt en fjärdedel under de senaste två åren, se Figur 9, och under 2014 utgjorde de 40 procent av samtliga skadade. Dock är detta förmodligen inte en reell minskning, utan beror snarare på de felaktigheter i statistiken som beskrivs i avsnitt 4.3.

Den näst största trafikantgruppen bland de lindrigt skadade är fotgängarna, som i snitt legat på en andel om 23 procent under de senaste tio åren. För dessa trafikanter gick statistiken kraftigt uppåt mellan 2008 och 2012, för att sedan minska betydligt under 2013 och 2014.

Även cyklisterna, som under de senaste tio åren varit den tredje vanligaste trafikantkategori (16 procent) bland de lindrigt skadade, minskade under 2014 från att tidigare ha ökat mellan 2010 och 2013. Att cyklisterna även ökat under de senaste fem åren har ökat risken för fler cykelolyckor.

Figur 9 Lindrigt skadade i trafiken fördelade på trafikantgrupp, Stockholms stad, andelar fördelat på år 2005-2014



Källa: STRADA

NOT: I övrigt-kategorin ingår trafikanter som skadats i olyckor där tåg, spårvagn, traktor, skoter, djur och övriga färdssätt har förekommit.

Bilisterna har som ovan nämnts varit de mest utsatta trafikanterna. Vanligaste formen av olyckor bland dessa lindrigt skadade trafikanter har under de senaste tio åren varit upphinnandeolyckor (55 procent), singelolyckor (13 procent) och korsandeolyckor (12 procent). Upphinnandeolyckorna har ökat i antal under i stort sett samtliga år fram till och med 2011, därefter har dessa minskat. Även korsande- och singelolyckorna minskade, vilket innebär att upphinnandeolyckorna stod för 57 procent av de lindrigt skadade bilisterna, medan andelarna korsande- och singelolyckorna minskat till en andel om 10 respektive 9 procent.

Bland lindrigt skadade fotgängare under perioden 2005-2014 har en övervägande majoritet skadats i fallolyckor (73 procent) eller i olyckor där de blivit påkörda av motorfordon (22 procent). Fotgängarolyckorna, eller fallolyckorna rättare sagt,

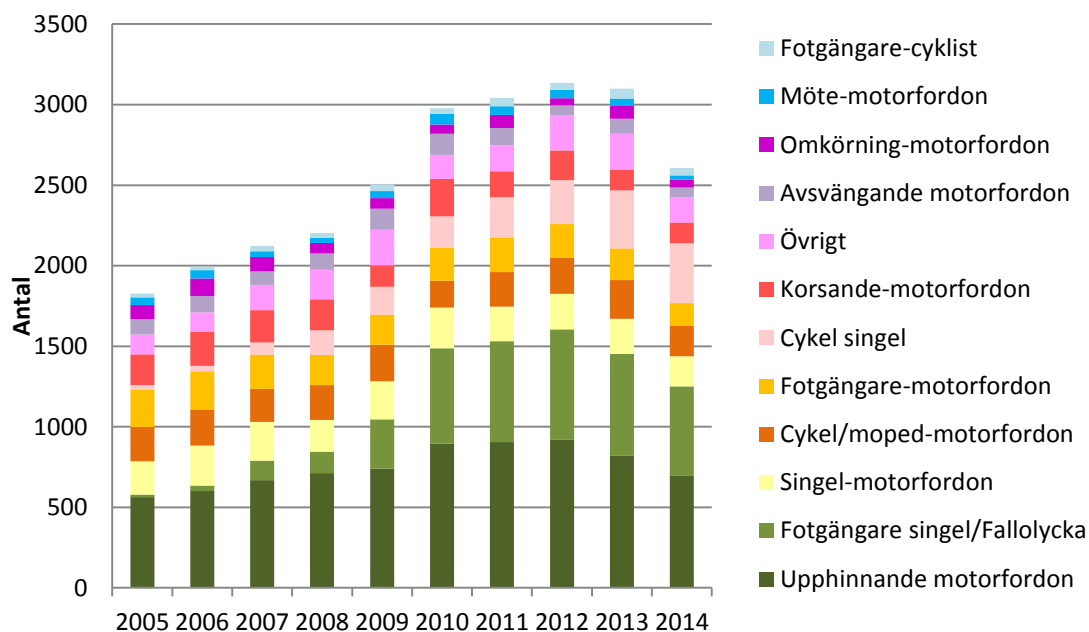
ökade markant fram till 2010 och även därefter, dock i en avtagande takt, för att sedan minska under 2013 och 2014. Under 2014 var andelen fallolyckor 80 procent och motorfordonspåkörda fotgängare 15 procent.

Den tredje mest drabbade trafikantkategorin, cyklister, har ökat drastiskt i antal sedan 2006. År 2013 noterade Stockholm det högsta antalet lindrigt skadade cyklister på tio år. Antalet minskade något under 2014, dock låg nivån fortfarande högt med det näst högsta antalet lindrigt skadade cyklister på tio år. Oftast har dessa cykelolyckor handlat om singelolyckor (47 procent) eller kollisioner med motorfordon (40 procent). Även om både antalet singelolyckor och konflikter med motorfordon minskade jämfört med 2013, var de fortfarande vanligast bland cyklister, med en andel singelolyckor om 62 procent och 27 procent motorfordonsincidenter

6.2 OLYCKSTYP

Vid en studie av Stockholms vanligaste olycksformer bland de lindrigt skadade under de närmsta tio åren, har upphinnandeolyckorna med motorfordon alltid varit den allra vanligaste och var så även 2014, se Figur 10. Av samtliga olyckor som skett i Stockholm och gett upphov till lindriga skador under de senaste tio åren, står de för 29 procent. År 2014 var motsvarande siffra 27 procent. Absolut vanligast, i 92 procent av alla upphinnandeolyckor, har de som skadats lindrigt suttit i en personbil, vilket även var fallet 2014.

Figur 10 Lindrigt skadade i trafiken fördelat på olycksformer, Stockholms stad, år 2005-2014



Källa: STRADA

Efter 2008 kom statistiken för den näst vanligaste olycksformen - fallolyckor – att öka drastiskt - mer än tre gånger fram till år 2010 vilket beror på att statistiken förbättrats, se avsnitt 4.3.1. Hur antalet fallolyckor i Stockholms stad egentligen kan ha sett ut mellan 2005 och 2010 är det svårt att uttala sig om, men med största sannolikhet ligger den på betydligt högre nivåer än antalet som redovisas i Figur 10 ovan. Under 2014 och de senaste fem åren har därför andelen fallolyckor legat

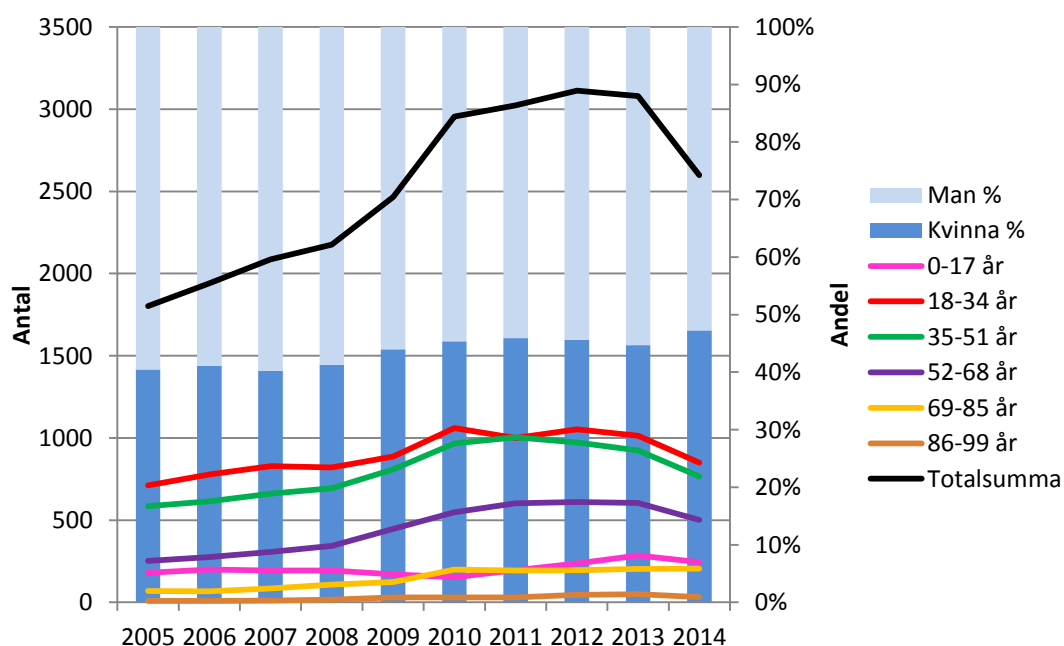
på en högre nivå, 21 procent, jämfört med de senaste tio årens andel om 14 procent.

Fotgängare som blivit påkörda av motorfordon, cyklister och mopedister som varit i kollision med motorfordon samt singelolyckor med motorfordon har länge legat på liknande nivåer och tillhört några av de vanligaste olycksformerna där trafikanter skadats lindrigt under de senaste tio åren. I takt med att singelolyckor med cykel blivit allt vanligare har dock denna olycksform gått om i antalet och var under 2014 den tredje vanligaste olycksformen i Stockholm (motsvarande 14 procent av samtliga lindriga trafikskadade). Av de cykelsingelolyckor där platsattribut har rapporterats in, är cykelöverfarter och övergångsställen angivna i mycket hög utsträckning. Fotgängare som korsar gatan på övergångsställe löper större risk än fotgängare som korsar i andra punkter. Den troligaste förklaringen är att övergångsstället invaggar fotgängarna i falsk trygghet då fotgängarna känner sig säkra på att bilisterna ska lämna företräde i högre grad än vad de faktiskt gör, och är därför inte tillräckligt uppmärksamma.⁹

6.3 ÅLDER OCH KÖN

Under perioden 2005-2014 har antalet lindrigt skadade män varit fler än kvinnor, med en total andel om 56 procent. Männen är överrepresenterade bland i stort sett samtliga olyckstyper bortsett från fallolyckor, där kvinnorna nästan är dubbelt så många. Under 2014 var statistiken för antalet lindrigt skadade män 53 procent och kvinnor 47 procent, se Figur 11. Detta är den jämnaste fördelningen som uppmäts under tio år, vilket beror på att antalet lindrigt skadade män minskat mer än kvinnor mellan 2013-2014. Framförallt minskade antalet fall med lindrigt skadade män i upphinnandeolyckor.

Figur 11 Lindrigt skadade i trafiken fördelat på män och kvinnor respektive åldersgrupper, Stockholms stad, antal och andelar år 2005-2014



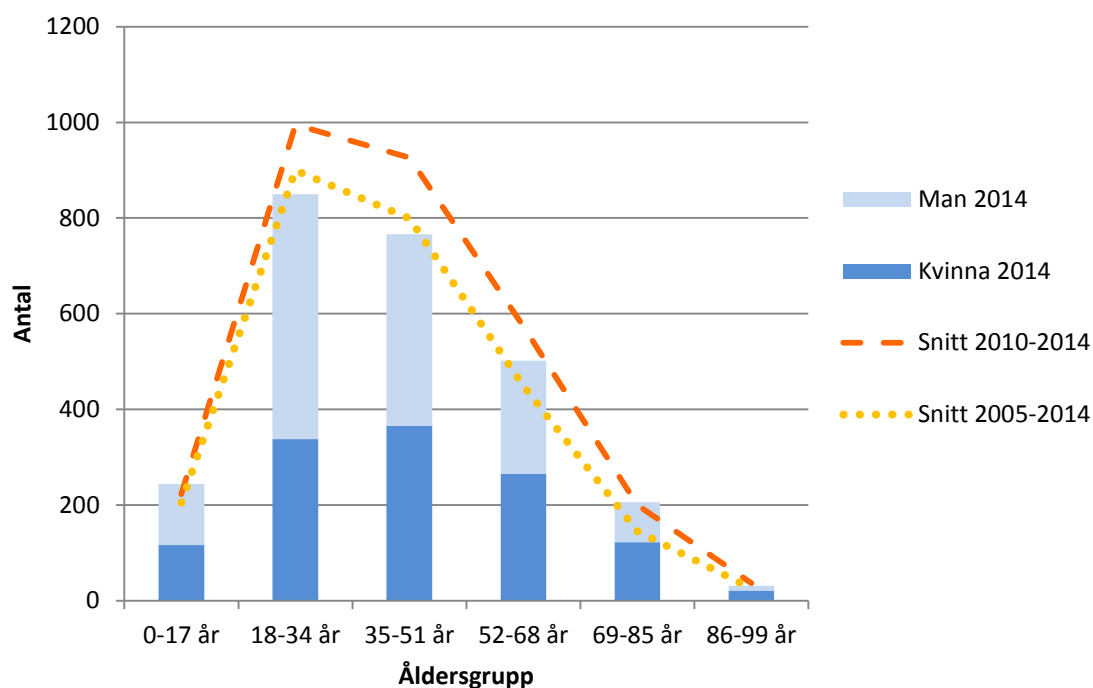
Källa: STRADA

⁹ Trafiksäkerhet vid övergångsställen - en kunskapsöversikt, WSP 2008

Likaså är åldersgruppen 18-34 den mest förekommande bland lindriga olyckor, och står för mer än en tredjedel (35 procent) av samtliga olyckor som skett under de senaste tio åren. Bland dessa lindrigt skadade 18-34-åringar har var tredje varit med om en upphinnandeolycka.

Trendkurvan för de lindrigt skadade trafikanterna i Stockholms stad har sett ut på ett liknande sätt de senaste fem och tio åren, även om snitten ligger något högre för antalet skadade i åldrarna 18-85 år under perioden 2010-2014, se Figur 12. Antalet lindrigt skadade är något fler bland de yngsta (0-17 år) och äldre (52-85 år) när 2014 års statistik jämförs med de senaste fem- och tioårssnitten, medan antalet är något färre vad gäller åldersgrupperna 18-51 år.

Figur 12 Lindrigt skadade i trafiken fördelat på kön och åldersgrupper, Stockholms stad, år 2014 samt snitt för åren 2005-2014 och 2010-2014

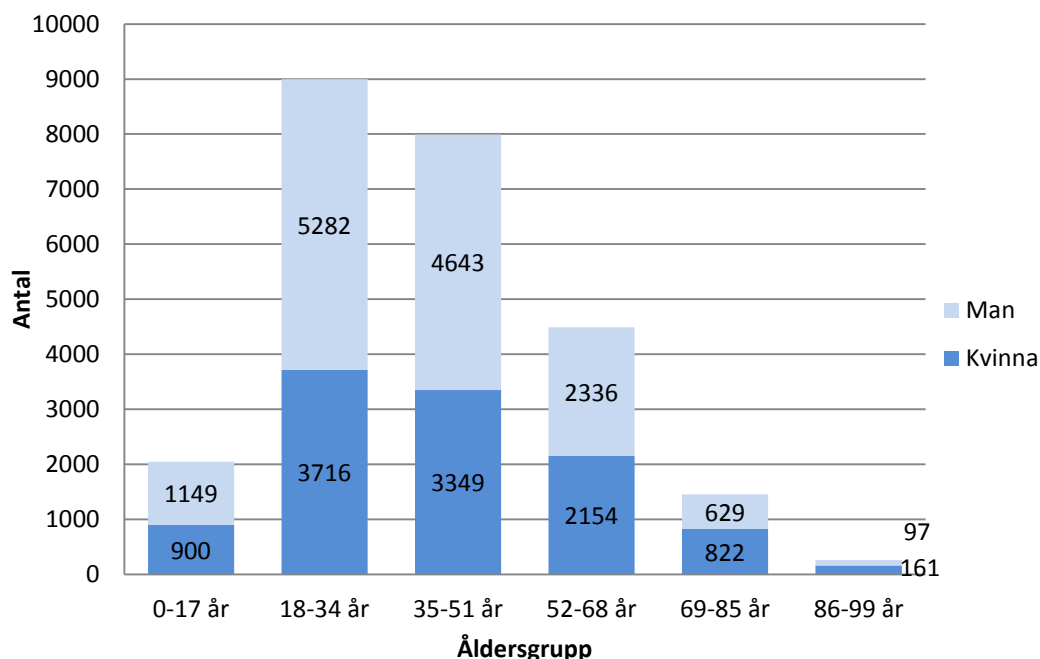


Källa: STRADA

NOT. Lindrigt skadade utan ålder eller kön är ej redovisade i denna figur.

Under 2005-2014 har, som tidigare nämnts, personer i åldrarna 18-34 år varit den åldersgrupp med flest antal lindrigt skadade personer i Stockholmstrafiken, se Figur 13. Denna åldersgrupp har flest antal skadade bilister och många skadade fotgängare, cyklister och lastbilsåkare. Likaså är personer i åldrarna 18-34 år kraftigt överrepresenterade i singelolyckor med motorfordon, och står för mer än hälften av alla som skadats lindrigt i denna olycksform; 52 procent, varav männen står för huvudparten.

Figur 13 Lindrigt skadade i trafiken fördelat på kön och åldersgrupper, Stockholms stad, totalt antal för åren 2005-2014



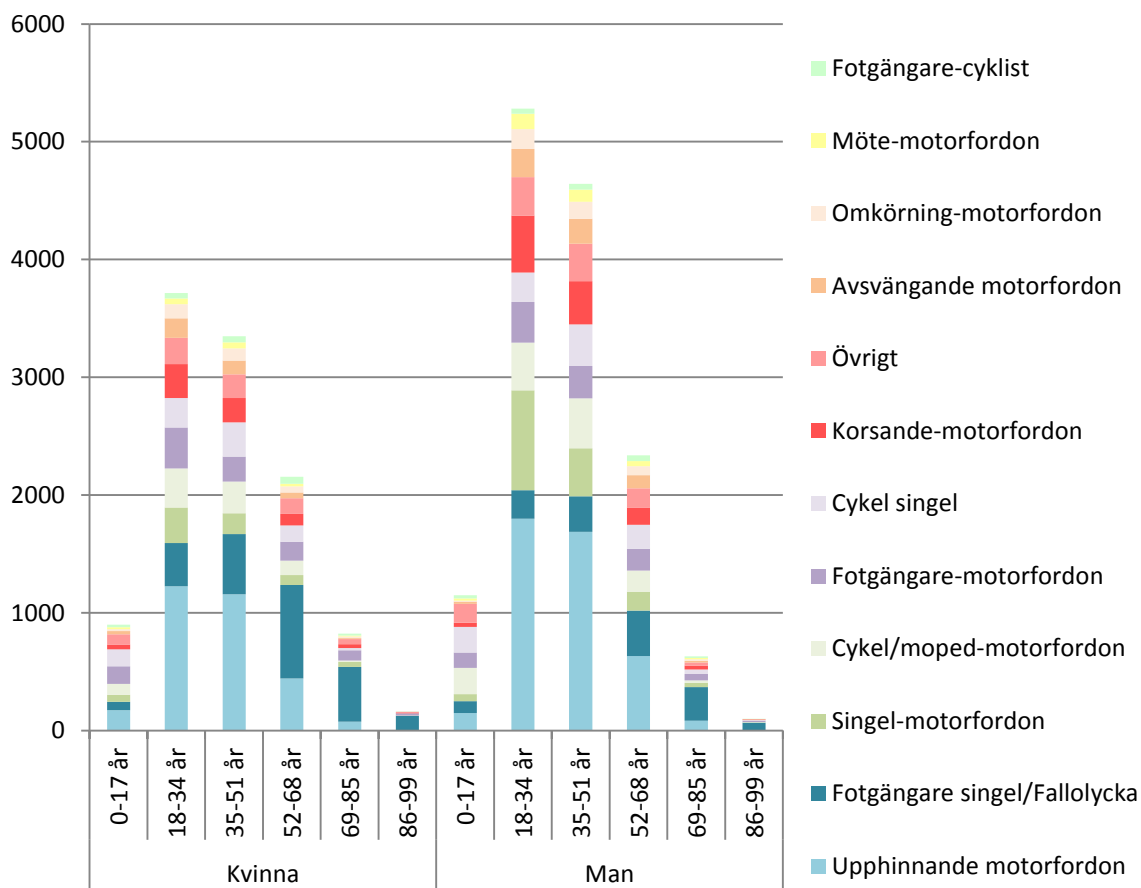
Källa: STRADA

Historiskt sett har männen i genomsnitt varit i majoritet bland de yngre ålderskategorierna (0 upp till 51 år), medan kvinnorna varit flest bland de högre åldrarna (52-99 år). I åldersgruppen 52-68 år är könsfördelningen nästan lika stor bland de lindrigt skadade, se Figur 14.

De minst förekommande åldersgrupperna i statistiken är de högsta åldrarna (69-85 samt 86-99 år), vilka tillsammans står för totalt 7 procent av samtliga lindrigt skadade under de senaste tio åren och 9 procent under 2014.

Bland de lindrigt skadade är upphinnandeolyckor den vanligaste olycksformen, och i två av fem fall har de skadade varit i åldern 18-34 år. Detta gör denna åldersgrupp överrepresenterad - även om 35-51-åringarna också är vanligt förekommande i denna olyckskategori. Bland dessa olyckor har den övervägande andelen skadade varit män, 59 procent under de senaste tio åren. Motsvarande andel under 2014 var 57 procent.

Figur 14 Lindrigt skadade i trafiken fördelat på kön, åldersgrupper och olyckstyp, Stockholms stad, totalt antal för åren 2005-2014



Källa: STRADA

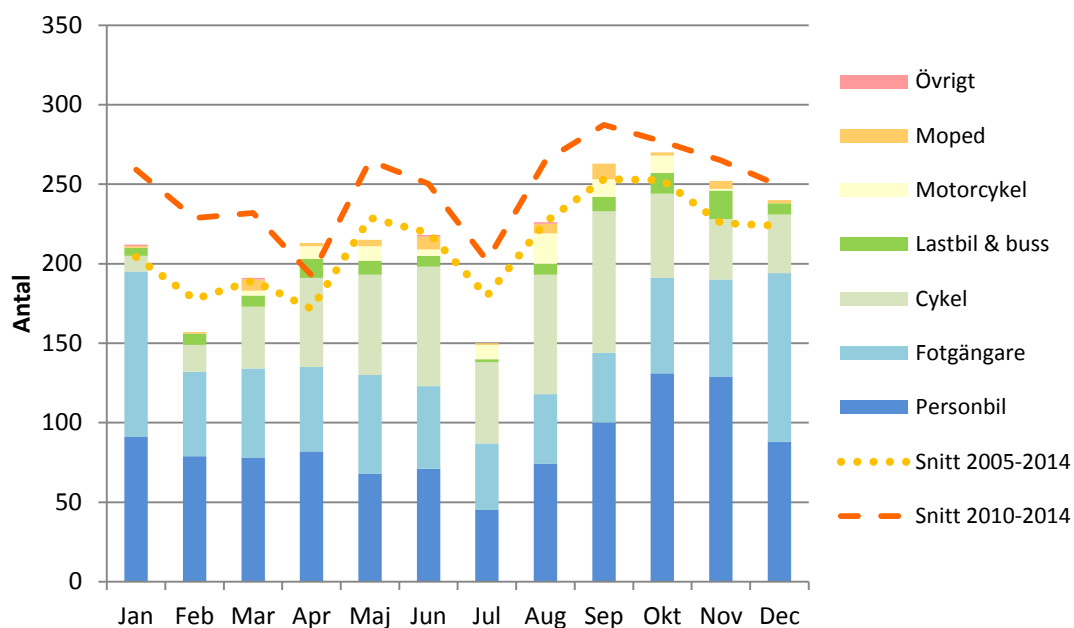
Fallolyckorna drabbar kvinnor i högre utsträckning än män, och har stått för 63 procent av samtliga fallolyckor under både de senaste fem och tio åren och år 2014. Den vanligaste åldern att skadas lindrigt i en fallolycka har varit mellan 52-68 år, både för män och för kvinnor, även om kvinnorna som skadats historiskt varit dubbelt så många än männen. Vanligast förekommande som procentuell andel är olycksformen inom den äldsta åldersgruppen, 86-99 år, där nära sju av tio olyckor är fallolyckor.

Bland de senaste tio årens statistik över personer som skadats lindrigt i cykelsingelolyckor är var tredje person mellan 35 och 51 år, utan någon större skillnad mellan andelen kvinnor och män.

6.4 ÅRSVARIATION

Under de senaste tio och fem åren har september och oktober varit de vanligaste månaderna då trafikanter skadas lindrigt på Stockholms gator, se Figur 15. Minst antal personer har historiskt sett skadas under april, medan den lägsta månaden under 2014 var juli då trafiken i regel är som lägst.

Figur 15 Lindrigt skadade i trafiken fördelat på årets månader och trafikantslag, Stockholms stad, år 2014 samt snitt för åren 2005-2014 och 2010-2014



Källa: STRADA

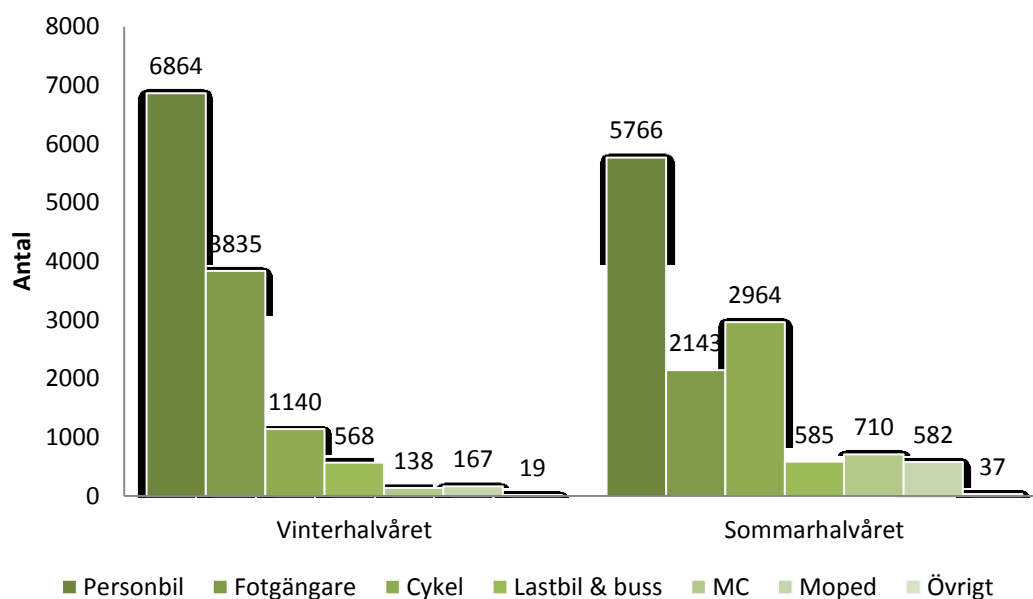
Hösten är en period då flest olyckor har skett under de senaste tio åren. Ett relativt högt antal bilister¹⁰ i kombination med att vädret tillåter till fortsatt cyklande och åkande med moped och motorcykel, gör att september och oktober har fler olyckor generellt än vintermånaderna trots deras höga antal bilist- och fotgångarolyckor. Framförallt sker många upphinnandeolyckor under september och oktober, mer än en femtedel av alla som skett under en tioårsperiod.

Under de senaste tio årens varma och kalla perioder, skiljer det inte nämnvärt mellan det totala antalet lindrigt trafikskadade under sommar- och vinterhalvåren¹¹. Däremot ser fördelningen av de skadade trafikanterna lite annorlunda ut beroende på vilken period det är på året, se Figur 16.

¹⁰ Stockholmstrafiken 2014, Figur 3

¹¹ I denna rapport definieras sommarhalvåret som kvartal 2 och 3, dvs.. april-september. Vinterhalvåret räknas som kvartal 1 och 4, dvs.. jan-mars och oktober-december

Figur 16 Lindrigt skadade i trafiken fördelat på trafikantkategori och halvårsperiod, Stockholms stad, totalt antal för åren 2005-2014



Källa: STRADA

Lindriga olyckor med bilister dominerar under både vinter- och sommarhalvåret, men ligger på ett lägre antal under sommaren jämfört med vintern, vilket kan förklaras med ett generellt mindre bilåkande då. Den kallare delen av året har också fler fotgängarolyckor jämfört med den varmare, vilket starkt hör ihop med att majoriteten av de många fallolyckor som sker i Stockholm, sker under vinterhalvåret - ofta beroende på halkan och snön som är signifikant för årstiden.

Sommarhalvåret har däremot fler lindrigt skadade motorcyklister, mopedister och cyklister, vilket också är starkt beroende av årstiden, det varmare och soligare vädret och det mindre hala väglaget som den tiden brukar erbjuda.

6.5 OMRÅDE

Detta områdesurval är gjort med hjälp av geokodning i GIS¹² med koordinater från STRADA. Då inte samtliga olycksrapporter innehåller koordinater från polis och sjukvård kan inte alla olyckor analyseras korrekt ur ett områdesperspektiv. För trafikolyckor under perioden 2005-2014 med lindriga skador saknas därför sammanlagt 910 personer i texter och figurer i analysen nedan. För geografiska preciseringar av stadsområdena se Bilaga 3, Kartbild 1.

I en övervägande majoritet (73 procent) av samtliga måttliga och allvarliga skadade personer, har trafikolyckorna skett på det kommunala vägnätet¹³, 2 procent på enskilda vägar samt 12 procent på det statliga¹⁴.

Nära hälften, 46 procent, av samtliga lindriga olyckor som skett i Stockholms stad under de tio senaste åren har skett i innerstaden, medan västerort har lägst andel (21 procent). Detta har att göra med att det dels är mer folk i rörelse i innerstaden medan västerort har minst antal invånare av de tre områdena, se avsnitt 4.2.

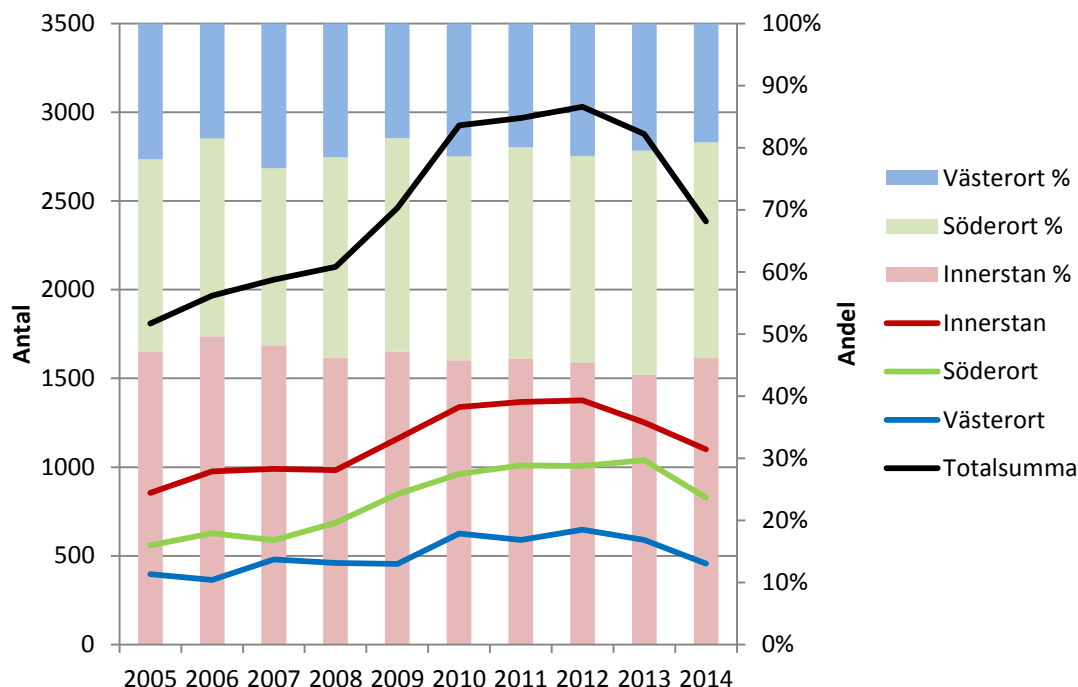
¹² Geografiska Informationssystem

¹³ Kommunala samt kommunalt enskilda vägar eller vägar som angetts som statlig/kommunal väg

¹⁴ Övriga 12 procent har skett på vägar där väghållaren ej angetts

Inbördes storleksordning har varit densamma för de olika områdena under samtliga år utan några större anmärkningsvärda andelsskillnader. Under 2014 minskade antalet lindrigt skadade för samtliga områden, se Figur 17.

Figur 17 Lindrigt skadade i trafiken fördelat på områden i Stockholms stad, antal och andelar år 2005-2014



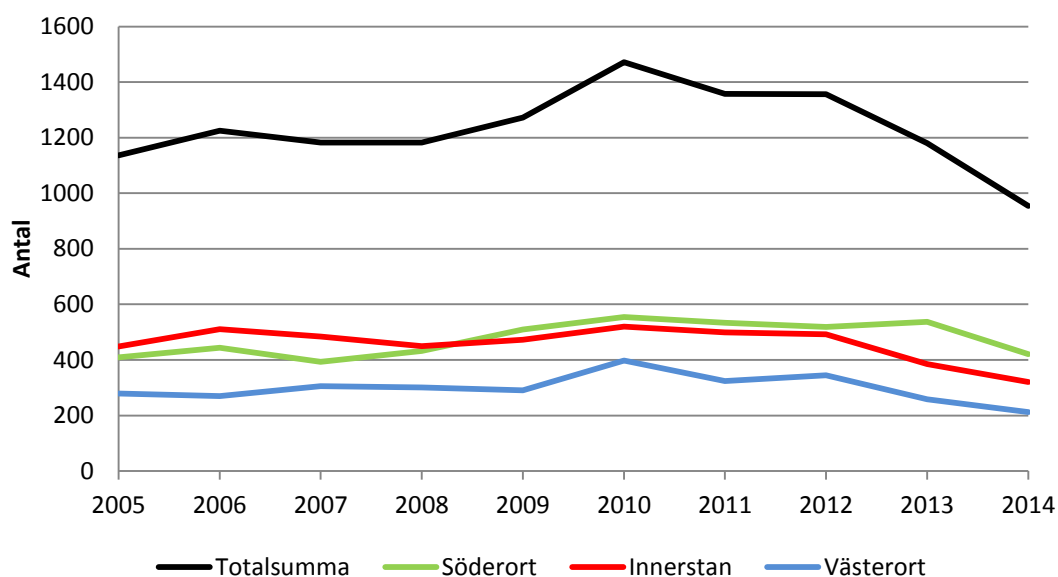
Källa: STRADA, Geokodad i GIS

Gemensamt för samtliga Stockholmsområden är det stora antalet lindrigt skadade bilister, men sedan skiljer de sig något åt vad gäller övriga trafikantslag. Gemensamt för samtliga områden är också att upphinnandeolyckorna är vanligast bland bilolyckorna och därefter är korsande- och singelolyckor, dock i olika storleksordningar. Bland samtliga lindrigt skadade bilister har majoriteten, 39 procent, varit med om en trafikolycka i söderort under perioden 2005-2014. Av den redovisade totala minskningen sedan 2012, står bilisterna för mer än hälften. Innerstaden är det området som har minskat mest, medan söderort minskat minst, se Figur 18.

Under de senaste tio åren har innerstaden haft en större andel (55 procent) lindrigt skadade oskyddade trafikanter, medan både söder- och västerort kännetecknats för att haft en större andel (64 respektive 63 procent) övriga trafikanter, framförallt bilister.

I sex av tio trafikolyckor där cyklister eller fotgängare skadats lindrigt i Stockholm har dessa skett i innerstaden. Nästan hälften, 45 procent, av de lindrigt skadade fotgängarna, har skadats i innerstaden. Flest är fallolyckorna, men innerstaden har flest fotgängare som blivit påkörda av motorfordon och cyklister.

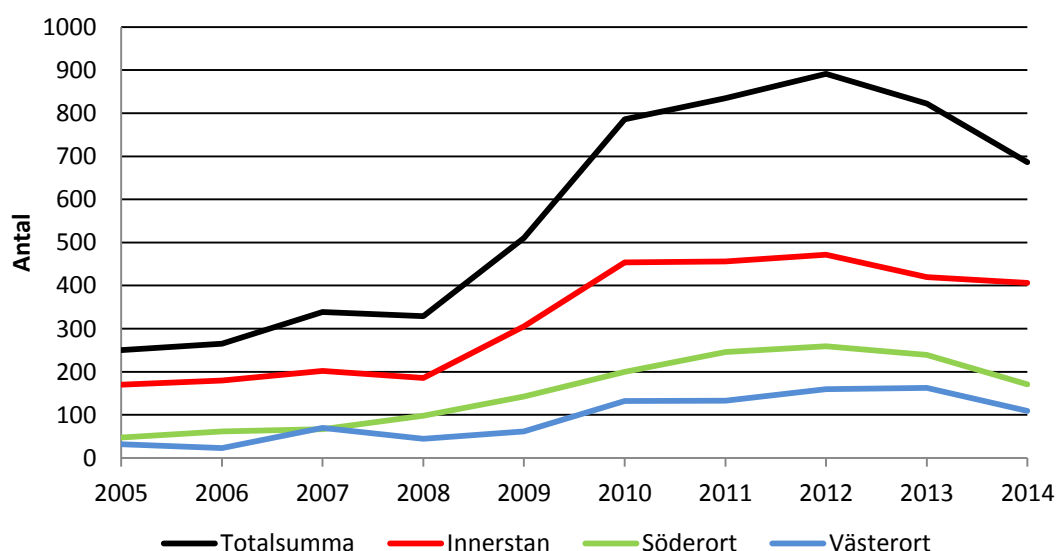
Figur 18 Lindrigt skadade bilister i trafiken fördelat på områden i Stockholms stad, år 2005-2014



Källa: STRADA, Geokodad i GIS

Totalt sett har rapporteringen av antalet lindrigt skadade fotgängare minskat med nära en fjärdedel (23 procent) år 2014 jämfört med 2012, varav den största antalsminskningen ser ut att ha skett i söderort, se Figur 19. Främst har antalet fallolyckor minskat, men även olyckor där fotgängare blivit påkörda av motorfordon.

Figur 19 Lindrigt skadade fotgängare i trafiken fördelat på områden i Stockholms stad, år 2005-2014

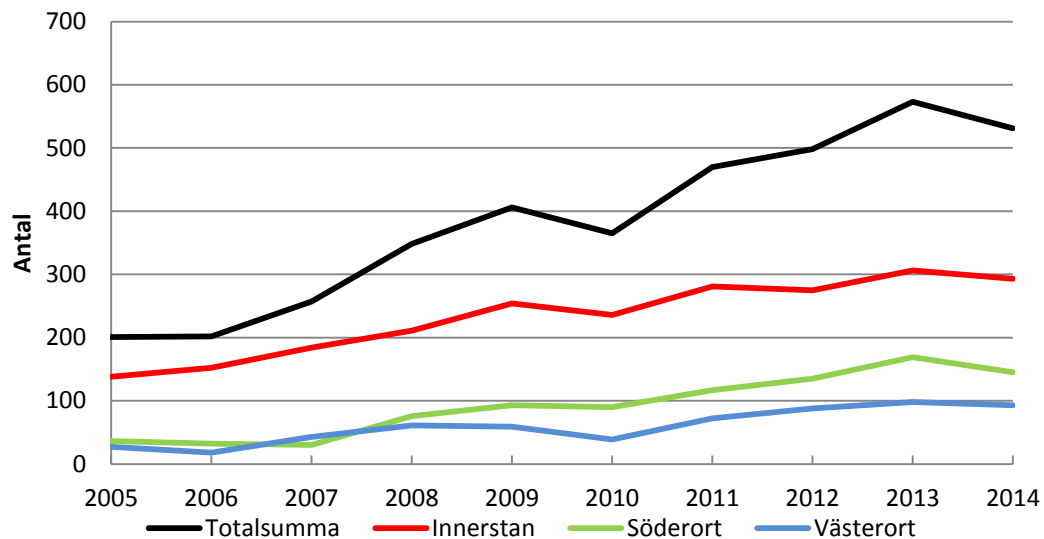


Källa: STRADA, Geokodad i GIS

I motsats till andra lindrigt skadade trafikantgrupper, ligger cyklisterna på en högre nivå under 2014 jämfört med 2012, se Figur 20. Dessa har ökat för samtliga stadsområden, främst i innerstaden. Singelolyckorna är de som ökat, mest under de senaste fem åren, med drygt 70 procent, varav västerort står för den största

ökningen. Även antalet lindrigt skadade cyklister i kollisionsolyckor med motorfordon har ökat, drygt 20 procent, sedan 2010, varav ökningen enbart skett i innerstaden och söderort.

Figur 20 Lindrigt skadade cyklister i trafiken fördelat på områden i Stockholms stad, år 2005-2014



Källa: STRADA, Geokodad i GIS

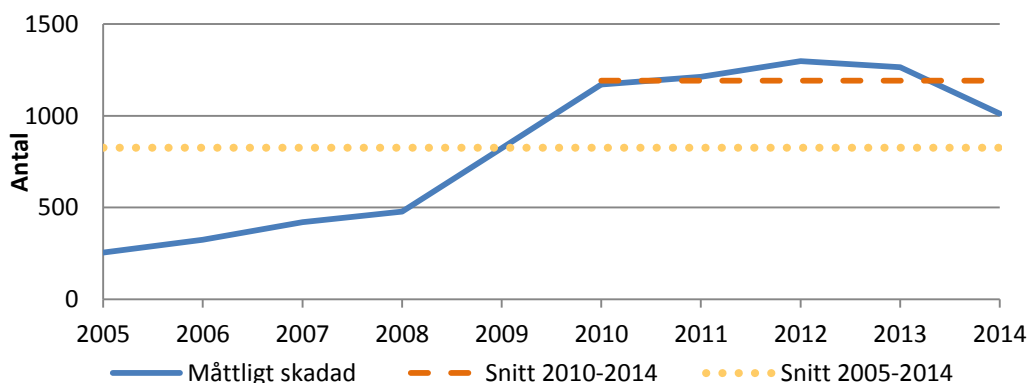
7 OLYCKOR MED MÅTTLIGA OCH ALLVARLIGA SKADOR

Notera att trenden med ett successivt stigande antal måttligt och allvarligt skadade fram till år 2010 och de senaste årens minskning sannolikt beror på de statistiska differenserna som tas upp i avsnitt 4.3.

Här beskrivs statistiken för de personer som skadats mer än lindrigt i de senaste tio årens trafikolyckor i Stockholms stad. Personer som registrerats som måttligt skadade i STRADA har en bedömd skadenivå mellan 4-8 enligt sjukvårdens ISS-intervall¹⁵ alternativt att polisen vid sin rapportering angett att personen har blivit allvarligt skadad, dock utan att sjukvården bekräftat det. Vid allvarlig skada är hälsoläget för den trafikskadade så illa att sjukvården gett patienten ett ISS-värde som överstiger 9.

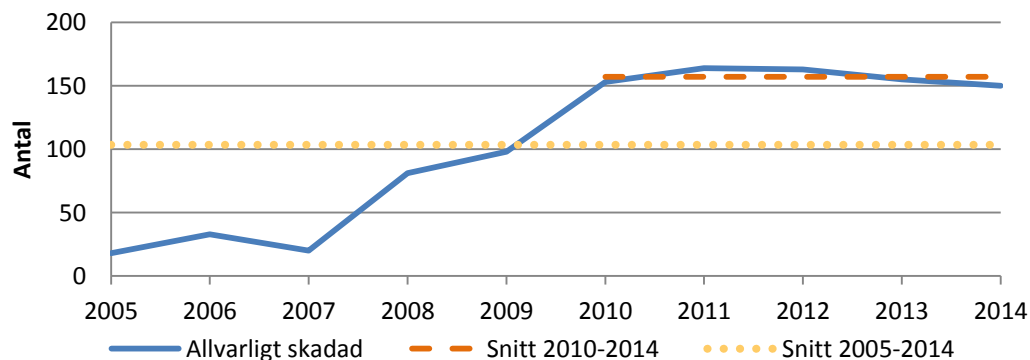
År 2014 registrerade STRADA 1 012 stycken måttligt skadade personer i Stockholmstrafiken, vilket är en minskning med 235 personer och 20 procent jämfört med 2013, se Figur 21. Samma år skadades 150 personer allvarligt, vilket är en minskning om 5 personer och 3 procent jämfört med 2013, se Figur 22.

Figur 21 Måttligt skadade i trafiken, Stockholms stad, år 2005-2014



Källa: STRADA

Figur 22 Allvarligt skadade i trafiken, Stockholms stad, år 2005-2014



Källa: STRADA

¹⁵ Injury Severity Score

Det skiljer sig en hel del i antal vad gäller måttliga och allvarliga trafikskador, då antalet allvarligt skadade är betydligt lägre. Av samtliga skadade och omkomna i Stockholmstrafiken under 2014 motsvarade de måttligt skadade 27 procent, medan de allvarligt skadade stod för 4 procent.

Gemensamt för olyckskategorierna är dock att båda ökade kraftigt under ett par år före 2010. Av den anledningen är det inte lämpligt att dra några större slutsatser utifrån jämförelser med tiden innan 2010 eftersom resultatet lätt blir missvisande.

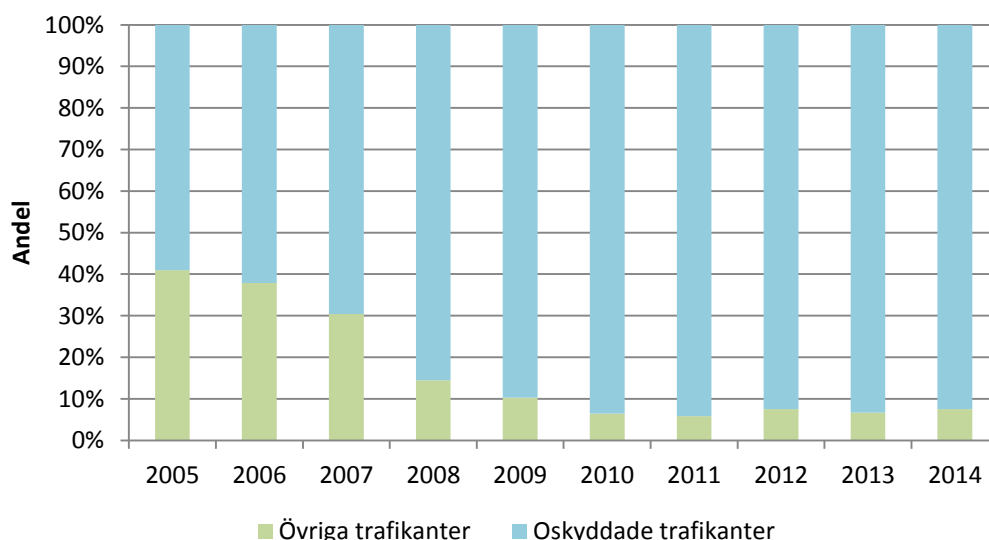
Antalet måttligt och allvarligt trafikskadade har inte bara blivit färre under år 2014, utan minskade även märkbart under 2013, vilket kan förklaras av att ett betydligt lägre antal måttligt skadade fotgängare rapporterades in, framförallt bland fallolyckorna.

7.1 TRAFIKANTROLL

Under de senaste tio åren har de oskyddade trafikanterna varit i en övervägande majoritet av samtliga inrapporterade fall av allvarligt och måttligt skadade, se Figur 23 och Figur 24. Av dessa oskyddade trafikanter var fotgängarna och cyklisterna mest utsatta.

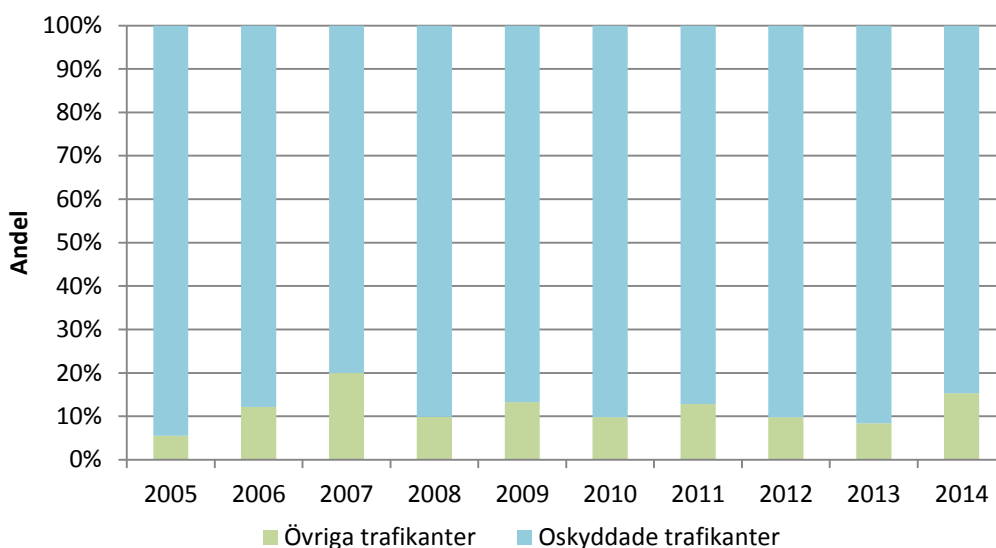
Andelen måttligt skadade oskyddade trafikanter har ökat från 59 till 92 procent mellan 2005 och 2014 i och med en ökad inrapportering av fotgängare och cyklister. Bland de allvarligt skadade har andelen övriga trafikanter under samma tidsperiod ökat från 6 till 15 procent, vilket beror på en kombination av ett mindre antal oskyddade trafikanter, framförallt gående, och en ökning av antalet skadade bilister.

Figur 23 Måttligt skadade i trafiken fördelat på trafikantgrupper, Stockholms stad, andelar fördelat på år 2005-2014



Källa: STRADA

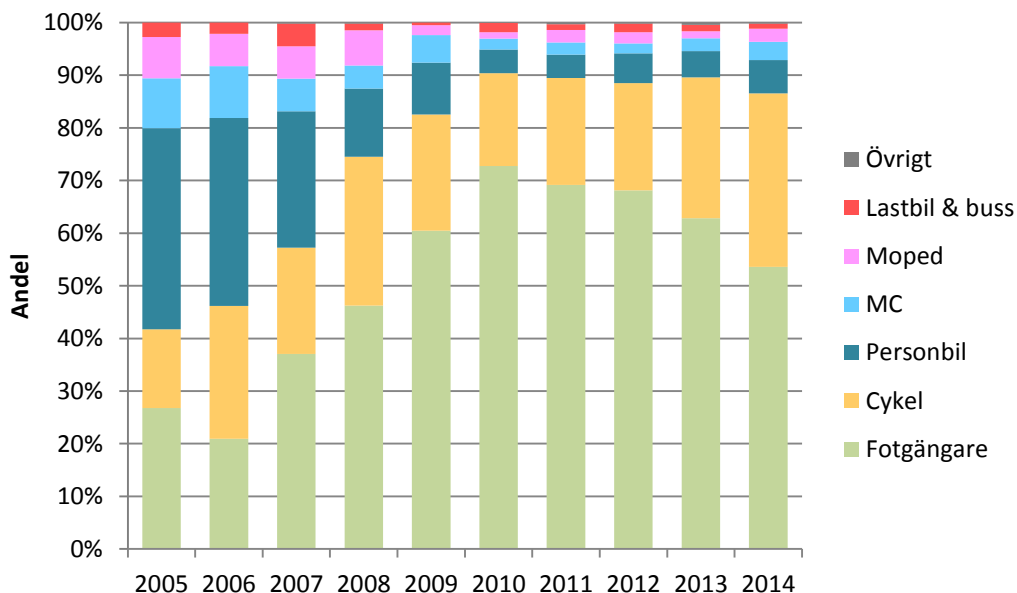
Figur 24 Allvarligt skadade i trafiken fördelat på trafikantgrupper, Stockholms stad, andelar fördelat på år 2005-2014



Källa: STRADA

Under de senaste fem åren har de mest utsatta trafikanterna bland de måttligt skadade varit fotgängare, cyklister och bilister. Under 2014 stod fotgängarna för mer än hälften av de måttligt skadade (55 procent), medan cyklisterna motsvarade en tredjedel (33 procent) och bilisterna 6 procent, se Figur 25.

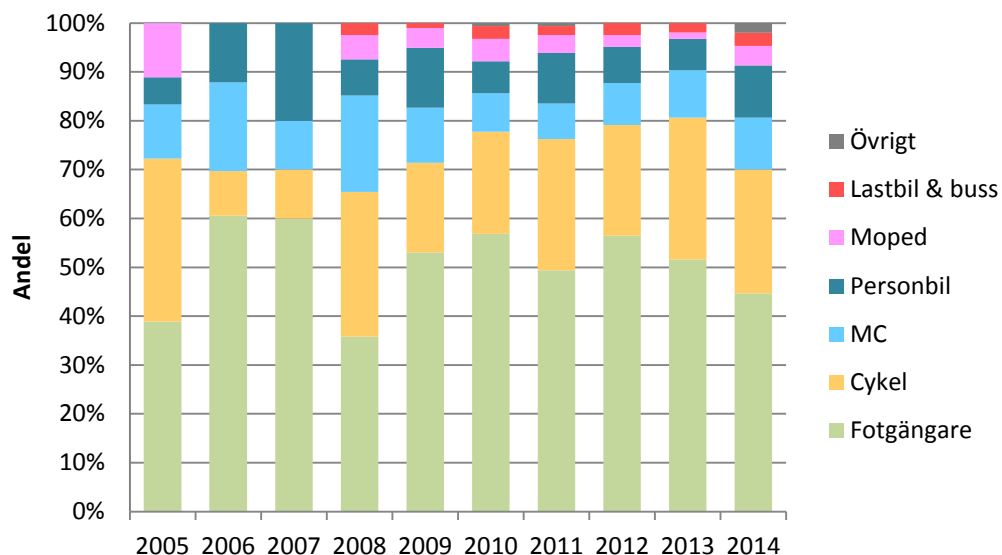
Figur 25 Måttligt skadade i trafiken fördelade på trafikantgrupp, Stockholms stad, andelar fördelat på år 2005-2014



Källa: STRADA

Bland de allvarligt skadade har fotgängare, cyklister och motorcyklister varit de trafikantgrupper som skadats mest frekvent under de senaste fem åren, se Figur 26. År 2014 motsvarade fotgängarna för 45 procent av samtliga allvarligt skadade, medan cyklisterna stod för 25 procent och motorcyklisterna 11 procent.

Figur 26 Allvarligt skadade i trafiken fördelade på trafikantgrupp, Stockholms stad, andelar fördelat på år 2005-2014



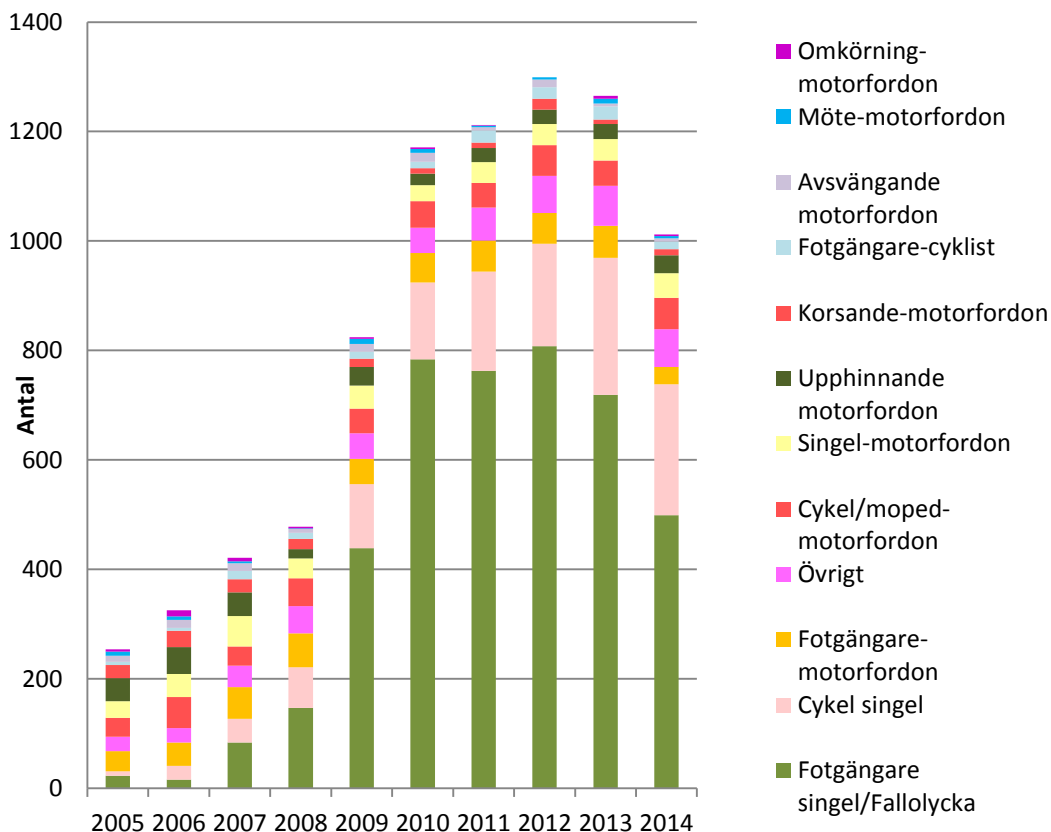
Källa: STRADA

7.2 OLYCKSTYP

De absolut vanligaste trafikolycksformerna för både måttligt och allvarligt skadade i Stockholmstrafiken har under de senaste fem åren varit fallolyckor bland fotgängare och singelolyckor med cykel. Under 2014 hade nära hälften (49 procent) av de måttligt skadade och 28 procent av de allvarligt skadade varit med om en fallolycka. Samma år hade 24 procent av de måttligt skadade och 15 procent av de allvarligt skadade hade varit med om en cykelsingelolycka.

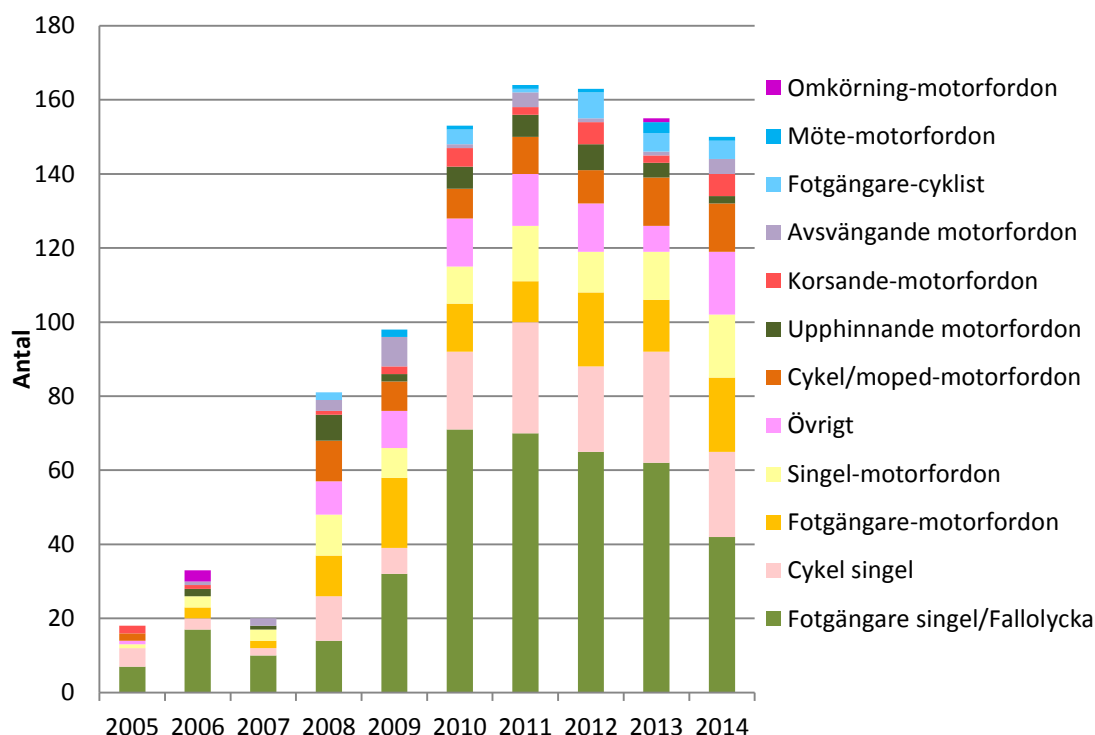
Statistiken för de måttligt och allvarligt skadade i fallolyckor är mycket låg mellan 2005 och 2008, för att därefter vara den i särklass vanligaste olycksformen. Att trenden skiftat så markant under perioden har att göra med en förbättrad statistisk kvalitet, se avsnitt 4.3.1. De senaste två åren ser antalet måttligt och allvarligt skadade fotgängare ut att ha minskat drastiskt, se Figur 27 och Figur 28.

Figur 27 Måttligt skadade trafik en fördelat på olycksformer, Stockholms stad, år 2005-2014



Källa: STRADA

Figur 28 Allvarligt skadade trafiken fördelat på olycksformer, Stockholms stad, år 2005-2014



Källa: STRADA

Andelen skadade i cykelsingelolyckor har däremot ökat varje år bland de måttligt skadade och fluktuerat bland de allvarligt skadade. Under 2014 hade 23 procent av det totala antalet måttligt och allvarligt trafikskadade i Stockholmstrafiken varit med om en singelolycka med cykel, vilket bl.a. beror på ett ökat antal cyklister. År 2014 bröts dock både trenden med det ständigt ökande antalet cyklister¹⁶ och antal måttligt skadade cyklister i singelolyckor och minskade något jämfört med rekordåret 2013.

7.3 ÅLDER OCH KÖN

Kön och ålder spelar roll för hur ofta, på vilket sätt och hur svårt trafikanter skadas. Bland trafikskadade med måttliga skador dominerar andelen kvinnor, medan män i större omfattning skadas allvarligt. Trenden för måttligt och allvarligt skadade följs åt och ligger till en början på en låg nivå för de yngsta (0-17 år) för att sedan öka rejält i åldersgruppen 18-34. Därefter fortsätter antalet att öka fram till 52-68 års ålder, för att sedan successivt minska allteftersom åldern blir högre. Gemensamt för både kvinnor och män är att andelen fallolyckor bland fotgängare ökar samtidigt som antalet övriga olycksslag minskar desto äldre trafikantgruppen är. Delvis beror detta på att äldre generellt oftare rör sig i trafiken till fots eller kollektivtrafik vilket ökar exponering för denna sorts olyckor jämfört med yngre personer. Delvis också att äldre har en högre fysisk svaghet och inte klarar ett fall lika bra som en yngre person.¹⁷

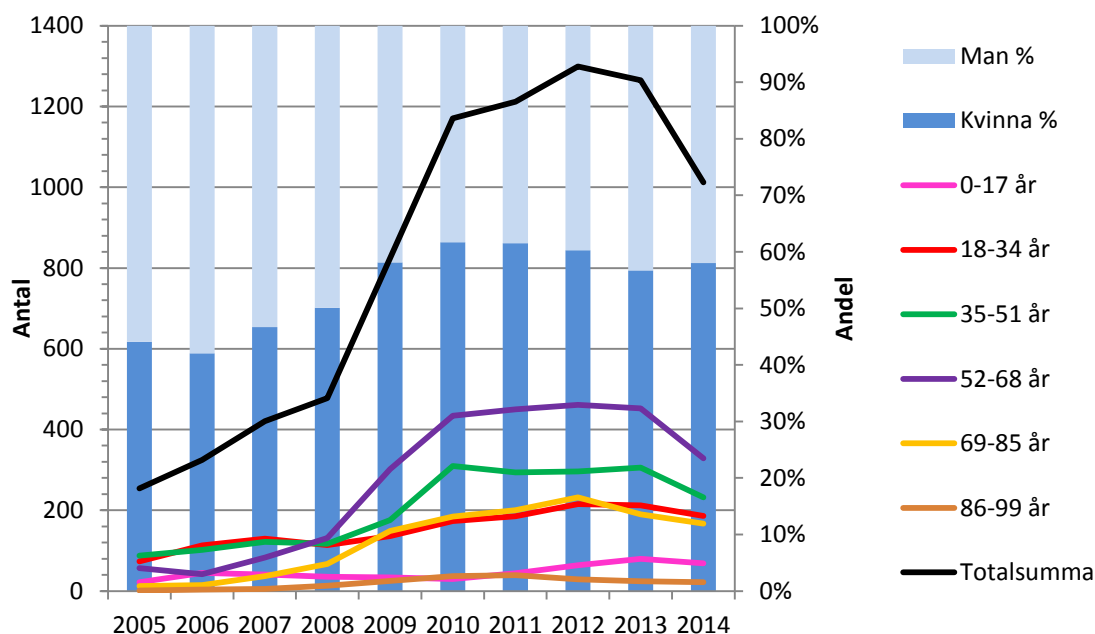
¹⁶ Stockholmstrafiken 2014, Trafikkontoret 2015, Stockholms stad

¹⁷ Äldre trafikanter trafiksäkerhet, Trafikkontoret 2007, Stockholms stad

Måttligt skadade

Under 2014 minskade antalet måttligt skadade inom samtliga åldersgrupper, se Figur 29. Mest minskade antalet måttligt skadade personer mellan 52-68 år. Som enskild grupp stod dessa för nästan hälften av den totala årliga minskningen.

Figur 29 Måttligt skadade i trafiken på män och kvinnor respektive åldersgrupper, Stockholms stad, antal och andelar år 2005-2014

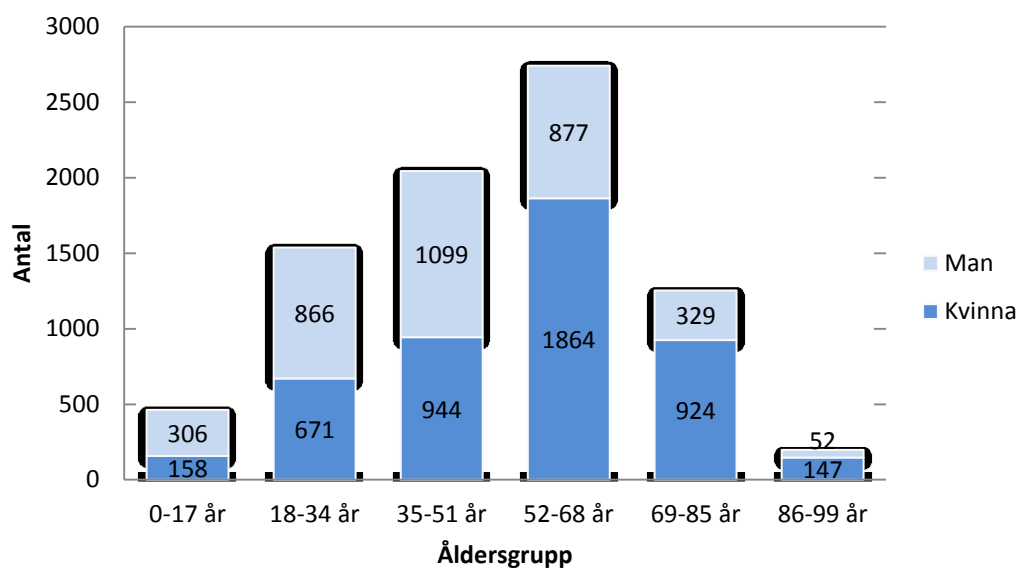


Källa: STRADA

Sedan 2009 har majoriteten av alla som skadats måttligt varit kvinnor, under 2014 var andelen 58 procent. Att kvinnor är överrepresenterade bland de måttligt skadade beror på att de har särskilt många fallolyckor, vilket inte är nytt för tiden efter 2009, utan snarare beror på att inrapporteringen av fallolyckor var bristfällig dessförinnan. Totalt sett under en tioårsperiod förekommer personer i 52-68-årsåldern mest i statistiken, se Figur 30.

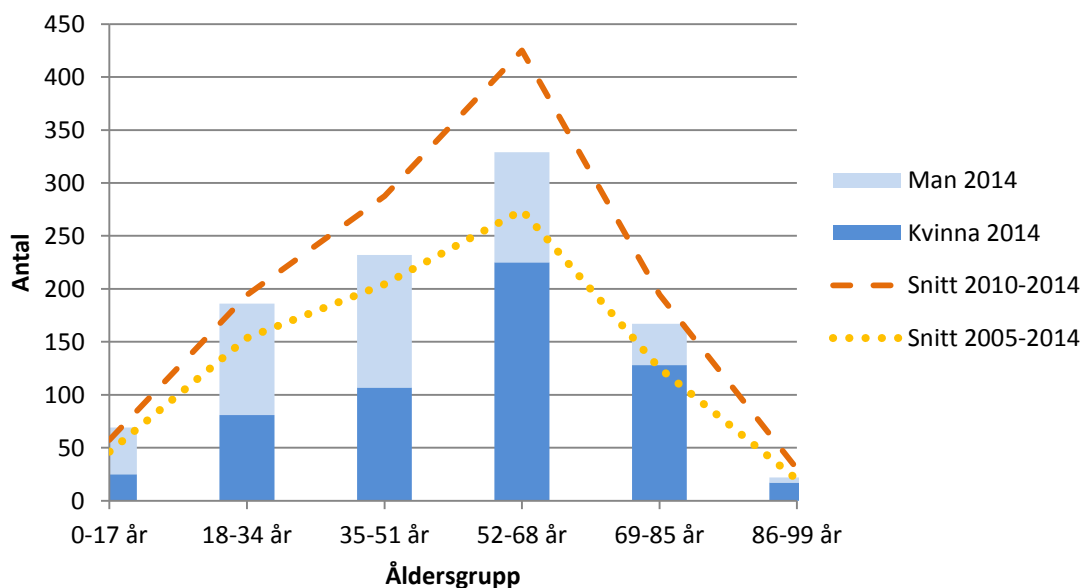
Denna åldersgrupp är också den vanligaste åldern bland skadade kvinnor, medan flest män skadats runt 35-51 års ålder. 2014 års värden ligger strax mittemellan de senaste fem och tio årens snitt, se Figur 31. Att de senaste fem årens snitt ligger på högre nivåer än de senaste tio årens beror snarare på att tioårssnittet ligger för lågt jämfört med verkligheten än att de senaste fem årens måttligt skadade är historiskt många.

Figur 30 Måttligt skadade i trafiken fördelat på kön och åldersgrupper, Stockholms stad, totalt antal för åren 2005-2014



Källa: STRADA

Figur 31 Måttligt skadade i trafiken fördelat på kön och åldersgrupper, Stockholms stad, år 2014 samt snitt för åren 2005-2014 och 2010-2014



Källa: STRADA

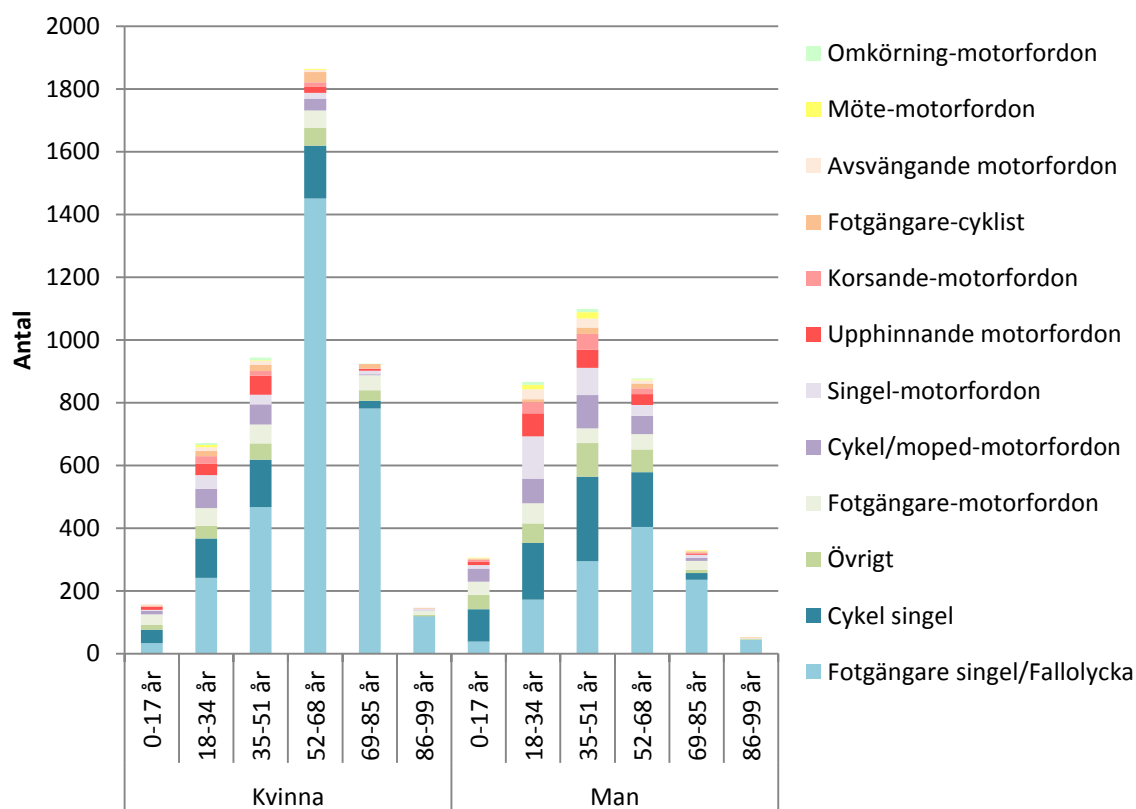
Under 2014 bestod den mest utsatta åldersgruppen (52-68 år) av mer än två tredjedelar kvinnor. Minst antal måttligt skadade hade åldersgruppen 86-99 år.

Det går att skönja ett mönster bland olyckstyperna för de båda könen, se Figur 32. De måttligt skadade männen har generellt haft en jämnare fördelning bland många olika olycksslag, medan kvinnor har ett färre antal olyckskategorier med många fler skadade per kategori. Under de senaste tio åren har kvinnornas mest vanligaste olyckstyper¹⁸ för kvinnor motsvarat 82 procent av alla måttligt skadade

¹⁸ Fotgängare singel, singelolycka med cykel och fotgängare påkörd av motorfordon

kvinnor. Bland män räcker inte ens deras fem vanligaste olycksformer¹⁹ till för att motsvara samma procentuella andelsprocent.

Figur 32 Måttligt skadade i trafiken fördelat på kön, åldersgrupper och olyckstyp, Stockholms stad, totalt antal för åren 2005-2014



Källa: STRADA

Fallolyckor bland fotgängare är det i särklass vanligaste orsaken till måttliga trafikskador i Stockholm - både bland både kvinnor och män och i alla åldersgrupper, bortsett från de yngsta (0-17 år) som oftast skadas i singelolyckor med cykel. Trots att fallolyckor är den vanligaste anledningen till måttliga trafikskador, har antalet minskat mest av alla olycksformer. Jämfört med för fem år sedan har dessa minskat med 36 procent (motsvarande 285 färre personer), varav den största minskningen framförallt skett bland kvinnor under 2013 och 2014. Fallolyckorna har under de senaste fem åren stått för 60 procent av alla olyckstyper bland de som skadats måttligt i Stockholmstrafiken, under 2014 var siffran 49 procent. Under 2014 var majoriteten av de mest utsatta kvinnor (76 procent) och personer i åldrarna mellan 52-68 år (41 procent). Även om flest antal fallolyckor sker bland åldrarna 52-68 år, så är de som störst till andel (86 procent år 2014) inom den äldsta åldersgruppen (86-99 år).

Singelolyckor med cykel är den näst vanligaste olycksformen bland de måttligt skadade, och har som snitt under de senaste fem åren utgjort 17 procent av samtliga olycksdrabbade med måttliga skador. Andelen har dock kommit att öka för varje år, och under 2014 var andelen 24 procent. Även om det totala antalet måttligt skadade har minskat under de senaste fem åren har olyckorna med

¹⁹ Fotgängare singel, singelolycka med cykel, cykel/moped i kollision med motorfordon, singelolycka med motorfordon och övrigt

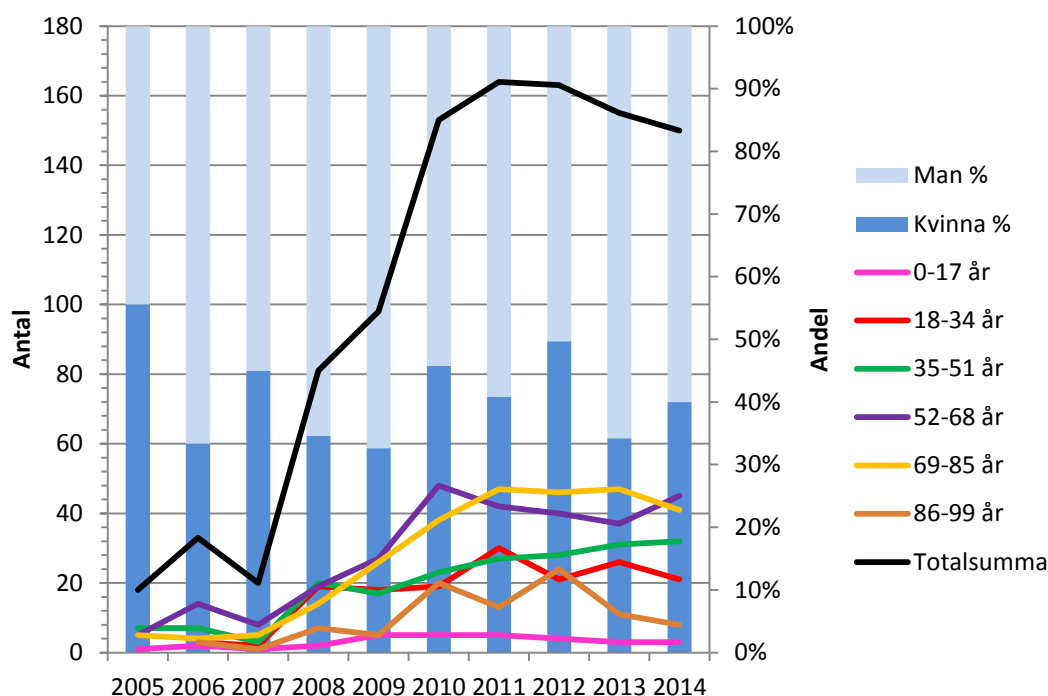
skadade cyklister ökat, varav singelolyckorna stått för den största ökningen, framförallt bland männen. Cykelsingelolyckor är den olyckstypen som under de senaste åren ökat mest sedan 2010, både till antal (99 personer) och procentuellt (71 procent). Under samtliga år under perioden 2005-2014 var det mest män (59 procent) och personer i åldrarna 35-51 (33 procent) som skadats. Cykelsingelolyckor förekommer mest frekvent upp till 68 års ålder och minskar, i likhet med övriga olyckstyper, därefter kraftigt i antalet. 2014 bröts trenden med ständigt ökande antal måttligt skadade i cykel singelolyckor och minskade något (11 personer) jämfört med rekordåret 2013.

Störst *procentuell* minskning under de senaste fem åren gjordes bland svängande motorfordon. Under 2014 hade dessa minskat med 63 procent (motsvarande 10 personer) jämfört med 2010, varav den största minskningen skedde under 2013.

Allvarligt skadade

Det totala antalet allvarligt trafikskadade i Stockholms stad 2014 var så när som på en minskning om fem personer, oförändrat jämfört med 2013. De flesta åldersgrupperna minskade något i skadestatistiken, medan antalet personer i åldrarna 52-68 år var den som ändrades mest, med en ökning om 22 procent. Sedan 2006 har den rådande trenden med flest allvarligt skadade män fortsatt att hålla i sig, och under 2014 var sex av tio allvarligt skadade män.

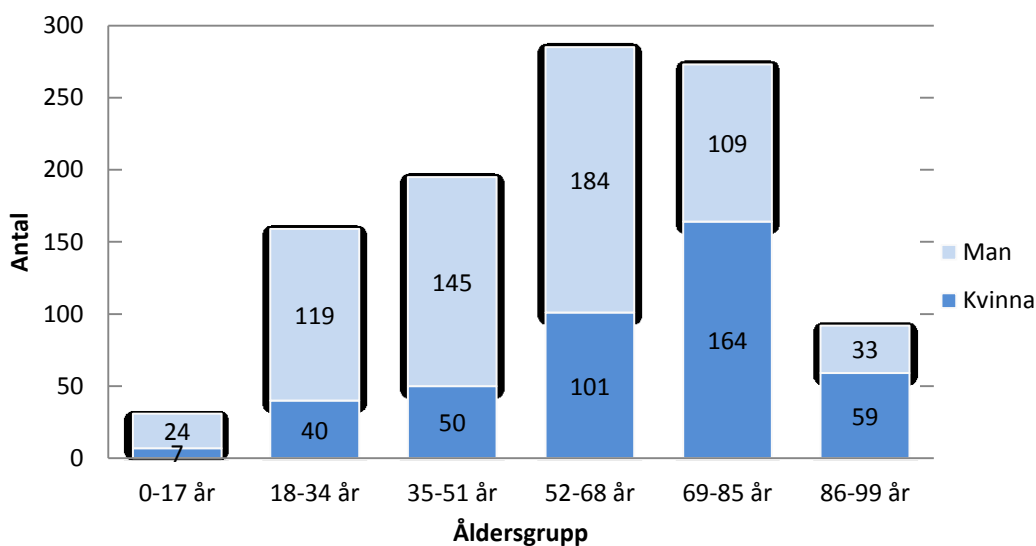
Figur 33 Allvarligt skadade i trafiken fördelat på män och kvinnor respektive åldersgrupper, Stockholms stad, antal och andelar år 2005-2014



Källa: STRADA

Den mest utsatta åldersgruppen bland allvarligt skadade är 52-68 åringarna, vilka skadades i något större utsträckning under 2014 än den tidigare mest utsatta åldersgruppen på 86-99 år, se Figur 33ovan. Bland män skadades flest i åldersgruppen 52-68, medan kvinnor oftast skadats i allvarliga trafikolyckor runt 69-85 års ålder, se Figur 34.

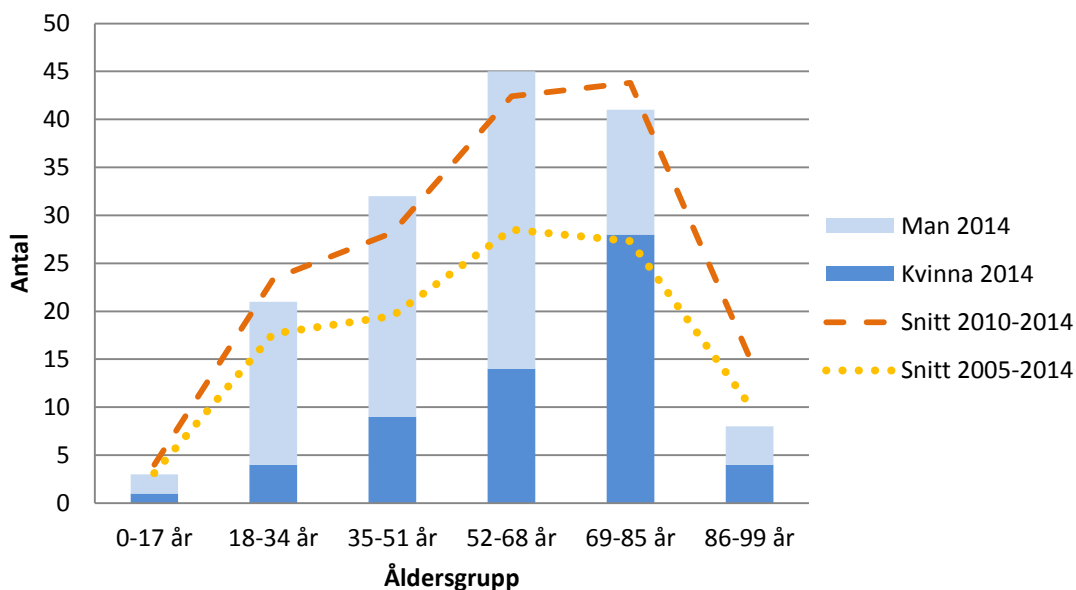
Figur 34 Allvarligt skadade i trafiken fördelat på kön och åldersgrupper, Stockholms stad, totalt antal för åren 2005-2014



Källa: STRADA

2014 års statistik för allvarligt skadade låg i jämnhöjd med snittet för de fem senaste åren och i vissa avseenden något högre, se Figur 35. Notera att antalet män är markant fler än kvinnor i nästan samtliga åldersgrupper, men att kvinnornas andel tilltar desto högre upp i ålderskategorierna de kommer. Den yngsta åldersgruppen (0-17 år) har haft minst antal allvarligt skadade under de senaste tio åren och var det även under 2014, då totalt tre barn skadades, varav samtliga i övre tonåren.

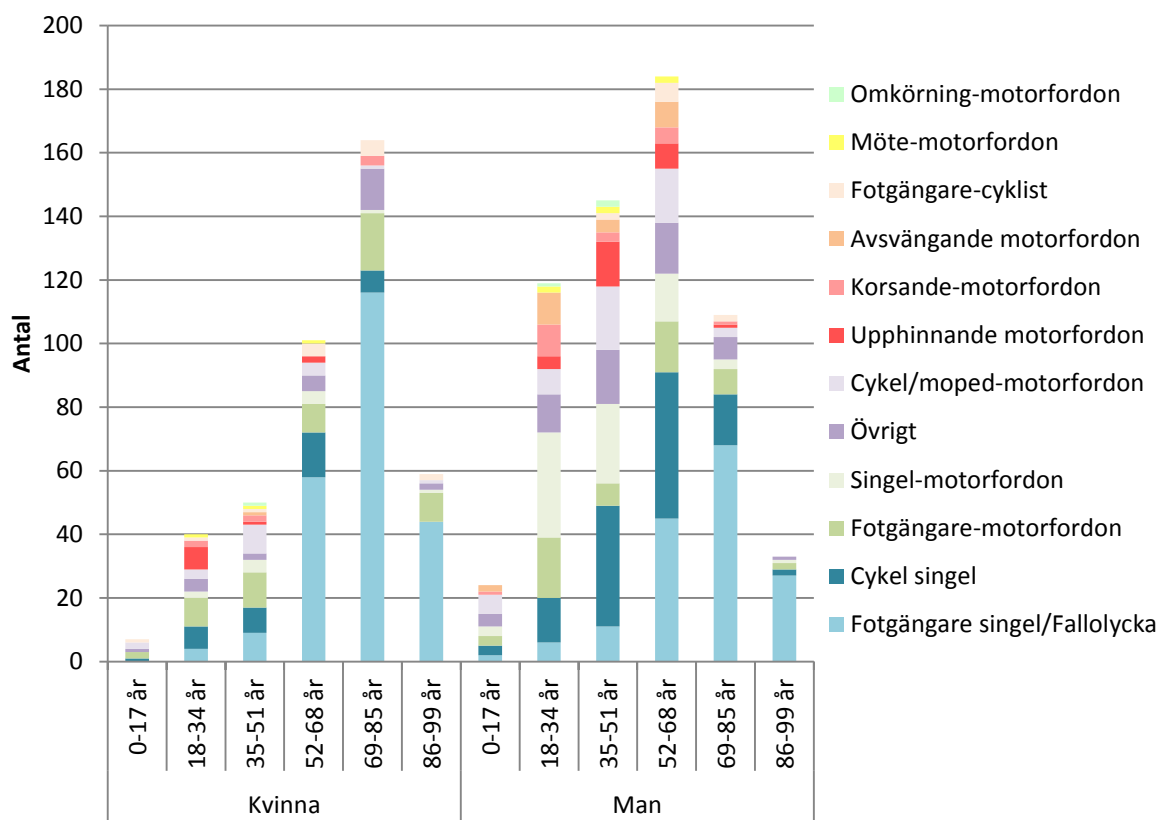
Figur 35 Allvarligt skadade i trafiken fördelat på kön och åldersgrupper, Stockholms stad, år 2014 samt snitt för åren 2005-2014 och 2010-2014



Källa: STRADA

Genom att studera Figur 36 blir det tydligt hur vanligt det är att kvinnor i olika åldrar skadas allvarligt i fallolyckor, likaså omfattningen av män som har skadats i singelolyckor med motorfordon och cykelolyckor.

Figur 36 Allvarligt skadade i trafiken fördelat på kön, åldersgrupper och olyckstyp, Stockholms stad, totalt antal för åren 2005-2014



Källa: STRADA

Under de senaste tio åren har fallolyckorna bland gångtrafikanterna kommit att minska mest bland samtliga olyckstyper under 2014. Sedan 2010 har 29 stycken färre (motsvarande minskning om 41 procent) fotgängare skadats allvarligt i fallolyckor, varav antalet män minskat mest. Trots att skadekategorin minskat över de senaste åren, har fallolyckorna i snitt stått för 39 procent av alla allvarliga trafikolyckor under de senaste fem åren i Stockholmstrafiken, år 2014 var andelen 28 procent.

Män och kvinnor i åldersgruppen 69-85 år skadas oftast i fallolyckor och står för nära hälften (48 procent) av alla allvarligt skadade som snubblat eller ramlat på Stockholms stads gator under de senaste fem åren. Kvinnor som enskild grupp är de mest utsatta och har under de senaste fem åren stått för i snitt 59 procent av alla fallolyckor. Siffran för 2014 var 62 procent.

Singelolyckor med cykel är, liksom för de måttligt skadade trafikanterna, den näst vanligaste olyckstypen och utgjorde 16 procent av samtliga olyckor med allvarliga skador som utgång under de senaste fem åren och 15 procent av samtliga olyckor med allvarligt skadade under 2014. Framförallt är det 52-68-åringar (42 procent) och män (76 procent) som skadas allvarligt i dessa.

Störst procentuell minskning under den senaste femårsperioden skedde bland upphinnandeolyckorna, dvs. olyckor där ett motorfordon blir påkört bakifrån av

annat motorfordon. Under 2014 var de 67 procent färre (motsvarande 4 personer mindre) jämfört med 2010, varav den största minskningen skett bland männen.

Störst ökning i antal allvarligt skadade mellan 2010 och 2014 fanns bland fotgängare och cyklister/mopedister som varit i kollision med motorfordon, vilka totalt ökade med 14 personer. Den största *procentuella* ökningen bland allvarligt skadade trafikanter under samma period hade avsvängandeolyckorna med motorfordon, vilka ökade med hela 300 procent - dock från en mycket låg nivå om en person år 2010.

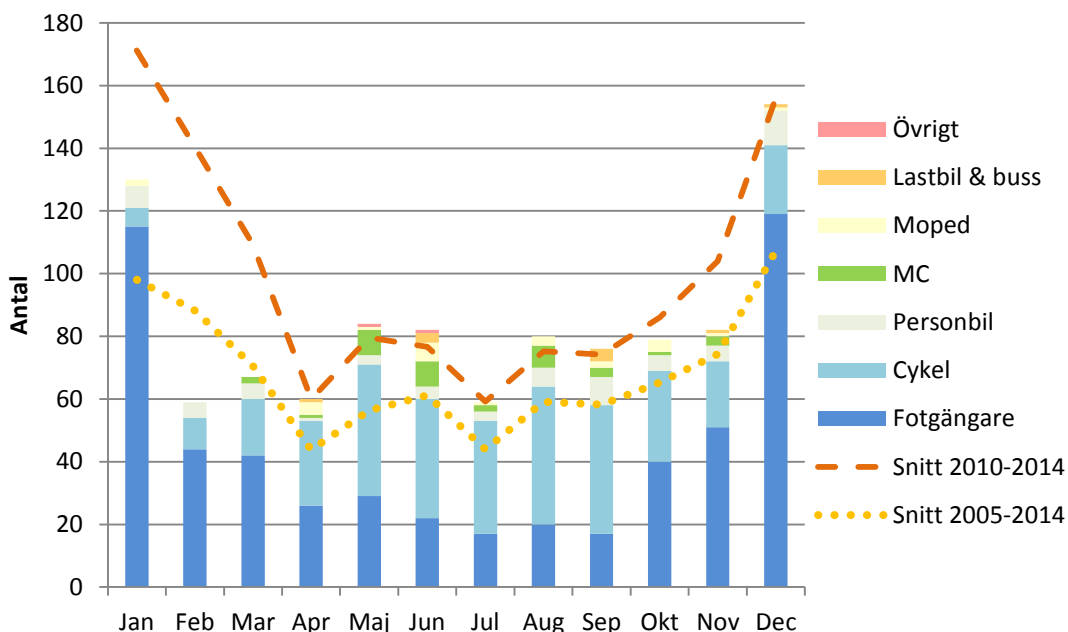
7.4 ÅRSVARIATION

Måttligt skadade

Under de senaste tio åren - och så även för 2014 - har december varit den mest olycksdrabbade månaden sett till det totala antalet måttligt skadade. Även om december fortsatt haft ett högt årligt snitt, har januari haft flest olyckor under de senaste fem åren, vilket i huvudsak beror på att 2011 hade ett mycket stort antal måttligt skadade.

Sett på längre sikt, är juli den månaden då minst antal personer skadats måttligt i trafikolyckor, även om snittantalet ser ut att ha ökat något under de senaste fem åren jämfört med snittet åren 2005-2014, se Figur 37.

Figur 37 Antal måttligt skadade i trafiken fördelat på årets månader, Stockholms stad, år 2014 samt snitt för åren 2005-2014 och 2010-2014



Källa: STRADA

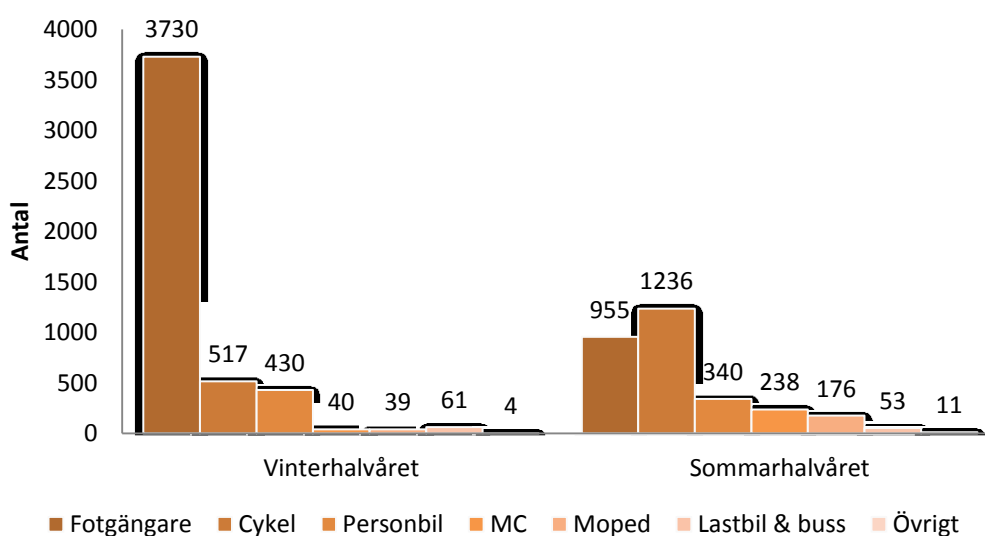
Fördelningen mellan vinter- respektive sommarhalvår²⁰ skiljer sig åt då antalet måttligt trafikskadade under den senaste tio och fem åren har varit övervägande

²⁰I denna rapport definieras sommarhalvåret som kvartal 2 och 3, dvs.. april-september. Vinterhalvåret räknas som kvartal 1 och 4, dvs.. jan-mars och oktober-december

flest under den kallare delen av året, med en andel om 61 respektive 64 procent av samtliga trafikolyckor. Under 2014 skedde 56 procent av alla olyckor som orsakade måttliga skador under vinterhalvåret.

Förklaringen till den stora årstidsskillnaden är nästintill uteslutande det mycket stora antalet olycksdrabbade fotgängare som är mer än fyra gånger fler under vinterhalvåret jämfört med sommaren, se Figur 38. Fotgängarna står för 79 procent av de senaste tio vintrarnas måttligt skadade i Stockholm. Av dessa var drygt 9 av 10 fotgängare med om en fallolycka, vilket till stor del hör samman med årstiden och förekomsten av is och snö. Under 2014 var fotgängarnas olycksandel 72 procent under vintertid och 30 procent under sommarhalvåret.

Figur 38 Måttligt skadade i trafiken fördelat på trafikantkategori och halvårsperiod, Stockholms stad, totalt antal för åren 2005-2014

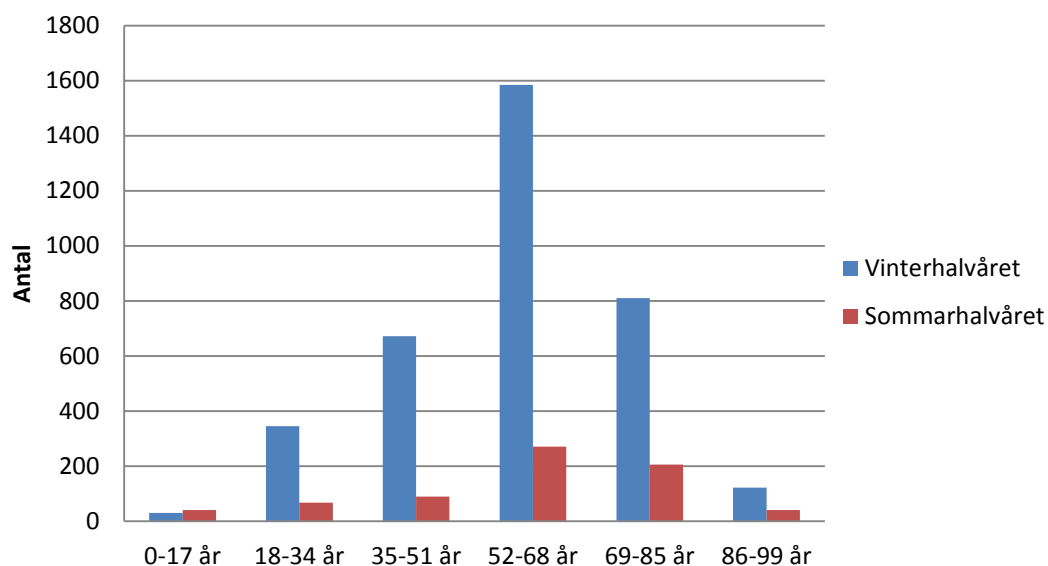


Källa: STRADA

Flest antal måttliga skador under de senaste tio årens sommarhalvår, står cyklisterna för 42 procent av samtliga trafikolyckor, under 2014 var andelen 52 procent. Cyklister i Stockholmstrafiken skadas mer än dubbelt så ofta under den varmare delen av året jämfört med den kallare. Vad gäller förekomsten av olyckstyperna som cyklisterna utsätts för under respektive säsong, skiljer det sig endast i antal och inte i andelar.

Fotgängarolyckorna är också vanliga under sommarhalvåret, även om de är mycket färre än under vintern. Dock bör påpekas att drygt sju av tio måttligt skadade fotgängare under sommarhalvåret hade skadats i en fallolycka under de senaste tio åren. Motsvarande siffra för 2014 var nio av tio. Detta visar på att även om vädret är en starkt bidragande faktor till antalet fallolyckor så är det långt ifrån den uteslutande olycksorsaken. Andelen fallolyckor fortfarande är i majoritet bland de måttligt skadade fotgängarna oavsett om de skett under den varmare eller kallare delen av året. Genom att studera fallolyckorna via åldersgrupp fördelat på sommar- och vinterhalvår, framträder ett likadant mönster med enda skillnaden att antalet tilltar rejält i under vinterhalvåret, se Figur 39. En tydlig koppling kan göras mellan ålder, vintertid och svårigheten på skadorna. Exempelvis behöver inte äldre nödvändigtvis snubbla eller halka mer än de yngre, men däremot så är yngre bättre rustade och skadas inte i samma omfattning och allvarlighetsgrad.

Figur 39 Måttligt skadade i fallolyckor fördelat efter vinter- och sommarhalvår och åldergrupp, Stockholms stad, totalt antal för åren 2005-2014



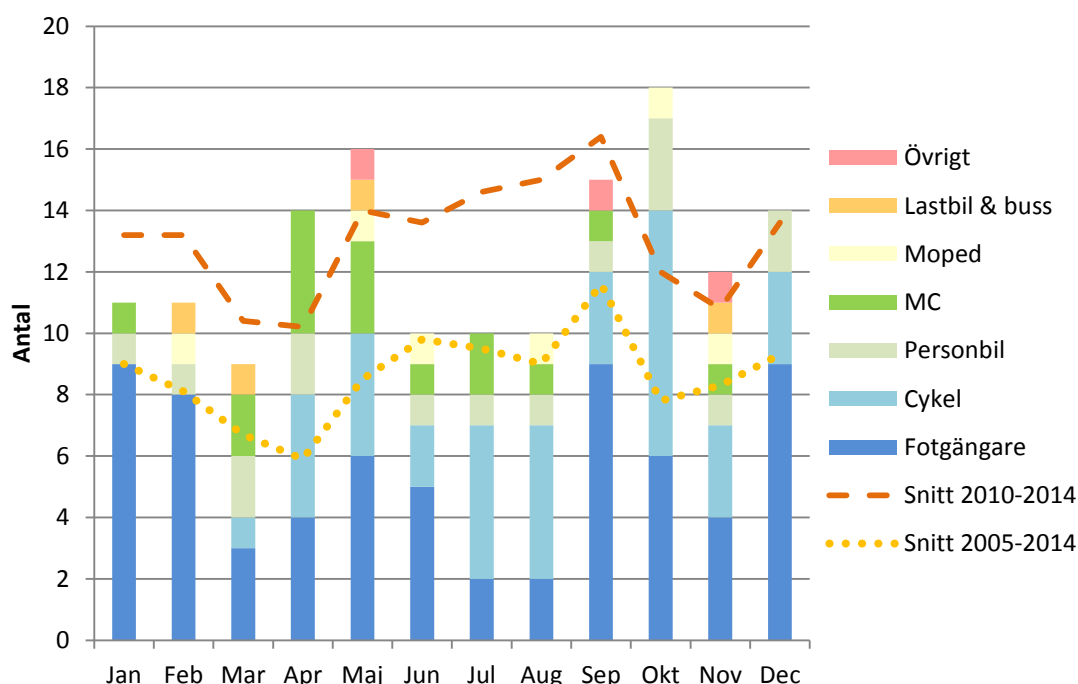
Källa: STRADA

I figuren ovan framkommer det tydligt att halka är en viktig faktor i omfattningen av fallolyckorna, men att ett mindre halt väglag varken styr mönstret i åldergrupperna eller eliminerar förekomsten av olyckorna. Fallolyckor är starkt sammanhängande med ålder, som i sin tur hör samman med förekomsten av personer i olika åldersgrupper i gaturummet, men även hur väl äldre klarar ett fall.

Allvarligt skadade

Snittet för de senaste fem och tio åren har visat att september varit den mest olycksdrabbade månaden bland de allvarliga trafikolyckorna. September är en månad som generellt kantats med något fler motorfordonssingelolyckor jämfört med årets övriga månader. Under föregående år var antalet singelolyckor med cykel något fler än vanligt under oktober, vilket gjorde oktober till månaden med flest allvarligt trafikskadade år 2014. Historiskt sett löper trafikanter i Stockholm minst risk att skadas allvarligt under april, men år 2014 skedde minst antal allvarliga olyckor under mars, se Figur 40.

Figur 40 Allvarligt skadade i trafiken fördelat på årets månader, Stockholms stad, år 2014 samt snitt för åren 2005-2014 och 2010-2014

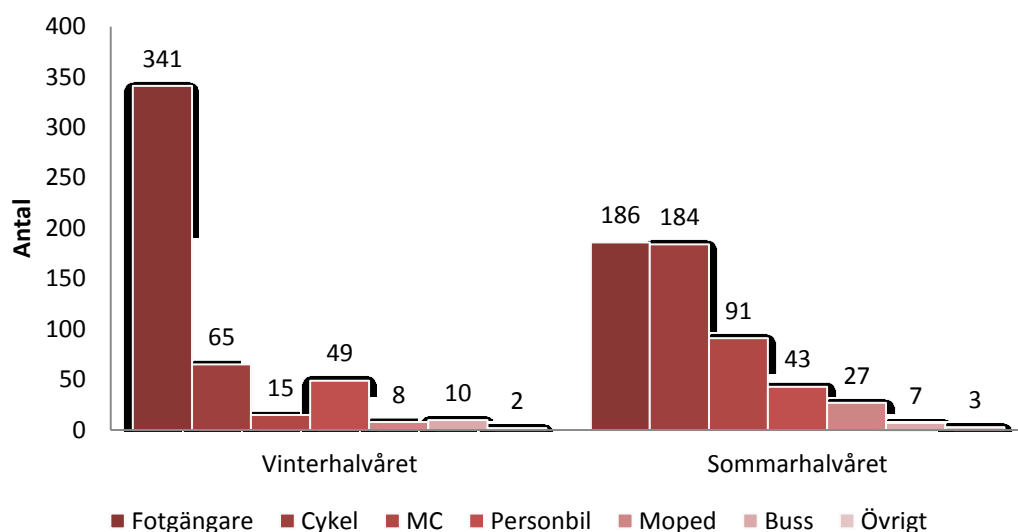


Källa: STRADA

Fördelningen av antalet allvarligt trafikskadade är relativt jämn mellan sommar- och vinterhalvåret²¹, men totalt sett under de senaste tio åren har antalet varit marginellt något högre under sommaren. Under 2014 rapporterades det in exakt lika många allvarligt skadade trafikanter under sommar- som vinterhalvåret, 75 vardera. Anledningen till att fördelningen är så jämn, trots att antalet fallolyckor är mycket lägre under sommarhalvåret är att andra trafikantslag som inte skadas i lika stor omfattning på vintern, exempelvis cyklister, mopedister och motorcyklister, blir vanligare under sommaren, se Figur 41.

²¹I denna rapport definieras sommarhalvåret som kvartal 2 och 3, dvs.. april-september. I vinterhalvåret räknas kvartal 1 och 4 in, dvs.. jan-mars och oktober-december

Figur 41 Allvarligt skadade i trafiken fördelat på trafikantroll och halvårsperiod, Stockholms stad, totalt antal för åren 2005-2014



Källa: STRADA

Under Stockholms senaste tio vintrar finns det en tydlig övervikt vad gäller antalet skadade fotgängare. Under de senaste tio årens vintrar har drygt två av tre skadade i trafiken varit fotgängare. Att det är så pass stor andel hör ihop med den kallare delen av året med ett halare väglag samt att det skadas ett relativt få övriga trafikanter under perioden.

Under sommarhalvåret är fotgängarolyckorna och cyklistolyckorna de vanligast förekommande och står för drygt en tredjedel vardera av de totalt antal skadade under perioden 2005-2014. Av dessa hade sex av tio allvarligt skadade fotgängare och cyklister skadats i singelolyckor. Antalet av andra fotgängarolyckor ligger på liknande nivåer som under vinterhalvåret, undantaget olyckor mellan fotgängare i kollision med cyklister och motorfordon som var fler under den varmare delen av året. Under 2014 års sommarhalvår motsvarade fotgängarna 19 procent av samtliga allvarligt skadade trafikanter, motsvarande siffra för vinterhalvåret var 26 procent.

Under sommarhalvåret ökar olyckor för personer på cykel, motorcykel och moped, vilket beror på att vädret och väglaget uppmuntrar fler till att ta sig fram med dessa färdmedel. Under de senaste tio årens sommarhalvår har det totala antalet allvarligt skadade cyklister varit drygt 180 procent fler än under vinterhalvåret, för mopedolyckorna är motsvarande ökning 238 procent medan motorcyklisterna varit 507 procent fler.

7.5 OMRÅDE

Detta områdesurval är gjort med hjälp av geokodning i GIS²² med koordinater från STRADA. Då inte samtliga olycksrapporter innehåller koordinater från polis och sjukvård kan inte alla olyckor analyseras korrekt ur ett områdesperspektiv. För trafikolyckor under perioden 2005-2014 med måttligt skadade personer saknas därför sammanlagt 438 personer och för olyckor med allvarligt skadade saknas 27 personer i texter och figurer i analyserna nedan. För geografiska preciseringar av stadsområdena se Bilaga 3, Kartbild 1.

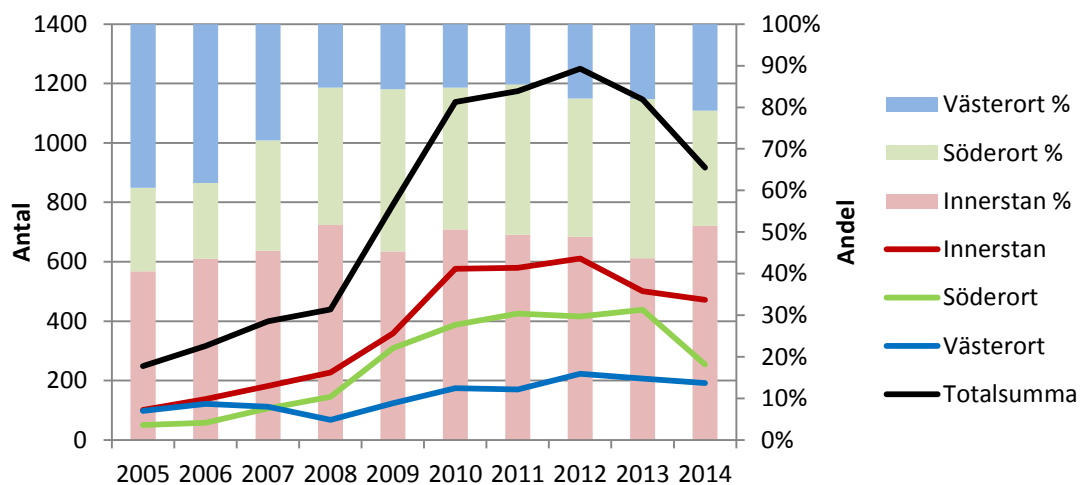
I en övervägande majoritet (76 procent) av samtliga måttliga och allvarliga skadade personer, har trafikolyckorna skett på det kommunala vägnätet²³, 5 procent på enskilda vägar samt 3 procent på det statliga²⁴.

Det sammanlagda antalet måttligt och allvarligt skadade i trafikolyckorna har under de senaste tio åren genomgående varit flest i Stockholms innerstad och lägst i västerort. Även om fordon i innerstaden inte hinner komma upp i så höga hastigheter som på större vägar i kringliggande områden, så skadas ändå flest personer där årligen. Detta beror framförallt på den höga trafikintensitet som finns där, dvs. många olika trafikantslag som samsas om samma begränsade gaturum, och som bidrar till stressiga trafiksituationer och olyckor. Det går också att konstatera att även om fordonen i innerstaden inte hinner komma upp i så höga hastigheter under några längre sträckor utan håller sig på en lägre nivå, räcker detta ändå för att orsaka allvarliga och måttliga skador vid en olycka. Dock skiljer det sig i utvecklingen mellan de olika områdena och skadekategorierna, varför dessa redovisas separat nedan.

Måttligt skadade

Nära hälften (49 procent) av alla måttligt skadade personer har under de senaste fem åren skadats i trafikolyckor som skett i innerstaden, se Figur 42. Under 2014 var siffran något högre, 51 procent.

Figur 42 Måttligt skadade i trafiken fördelat på områden i Stockholms stad, antal och andelar år 2005-2014



Källa: STRADA, Geokodad i GIS

²² Geografiska Informationssystem

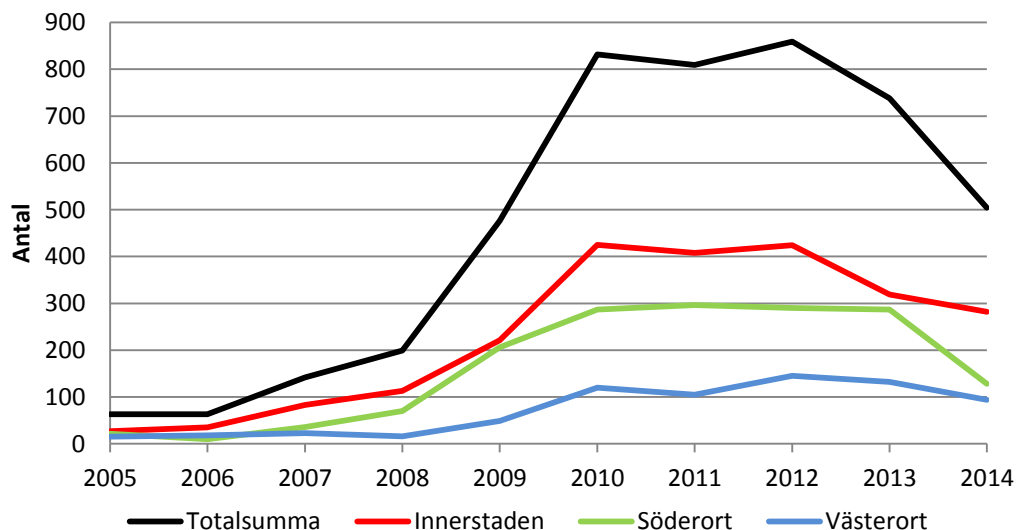
²³ Kommunala samt kommunalt enskilda vägar

²⁴ Övriga 16 procent har skett på vägar där väghållaren ej angetts

Under 2014 skadades 28 procent av de måttligt skadade i trafikolyckor i söderort, medan resterande andel (21 procent) skadats i västerort. Precis som för innerstaden, är de oskyddade trafikanterna i söder- och västerort bland den absoluta majoriteten även om andelarna jämförelsevis är något lägre. Högst andel måttligt skadade bland övriga trafikanter/motortrafikanter återfinns i västerort, där var med en andel om 14 procent av deras samtliga olyckor. Även om västerort har högst andel, så skedde lika många olyckor med måttligt skadade övriga trafikanter där som i söderort (27 stycken). Att västerort och söderort har fler av dessa övrigt-olyckor beror främst på att det skett många upphinnande-, mötande- och singelolyckor med motorfordon där jämfört med innerstaden.

En nästan uteslutande andel av innerstadens måttligt skadade (96 procent) under de senaste fem åren har varit oskyddade trafikanter, i huvudsak fotgängare som varit med om en fallolycka. Sedan 2010 har minskningen av antalet måttligt skadade varit genomgående för både innerstaden och söderort, vilka minskat med 18 respektive 35 procent. Västerort ökade däremot med 10 procent under samma period, vilket berodde på att nästan samtliga trafikantgrupper skadats i större omfattning jämfört med tidigare, framförallt cyklister. Den totala minskningen finns bland i stort sett samtliga olycksslag, men framförallt har antalet fallolyckor bland fotgängare blivit färre, se Figur 43. Jämfört med 2010 minskade fallolyckor i söderort med 55 procent, medan de var 32 procent och 23 procent färre i innerstaden respektive västerort under 2014.

Figur 43 Måttligt skadade fotgängare i Stockholms stadsområden, år 2005-2014

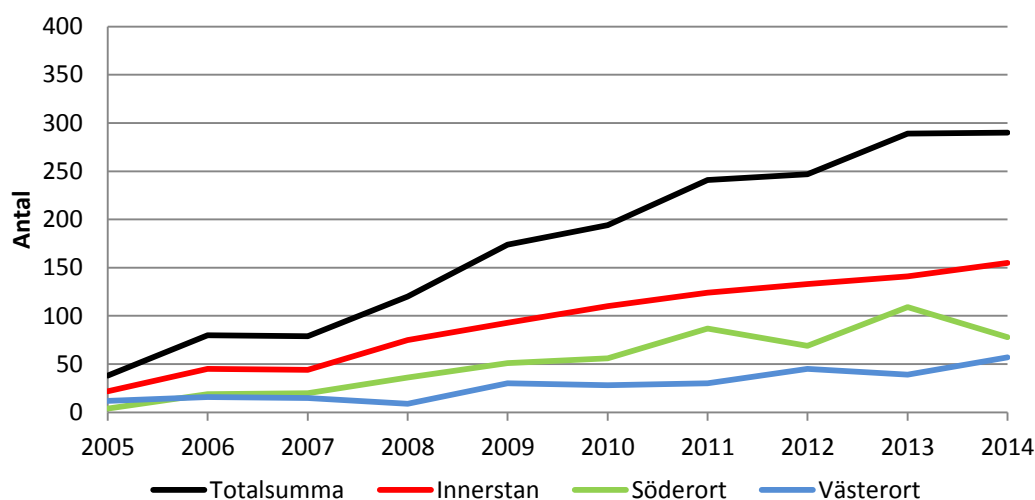


Källa: STRADA, Geokodad i GIS

NOT. Figuren visar samtliga måttligt skadade fotgängare oavsett olycksform

Antalet måttligt skadade cyklister har ökat markant i Stockholms stad, med siffror som under 2014 var bland de högst uppmätta sedan år 2005, se Figur 44. Ökningen har skett i alla delar av Stockholm och beror på ett tilltagande antal cyklister som skadas i singelolyckor, framförallt i innerstaden.

Figur 44 Måttligt skadade cyklister i Stockholms stadsområden, år 2005-2014



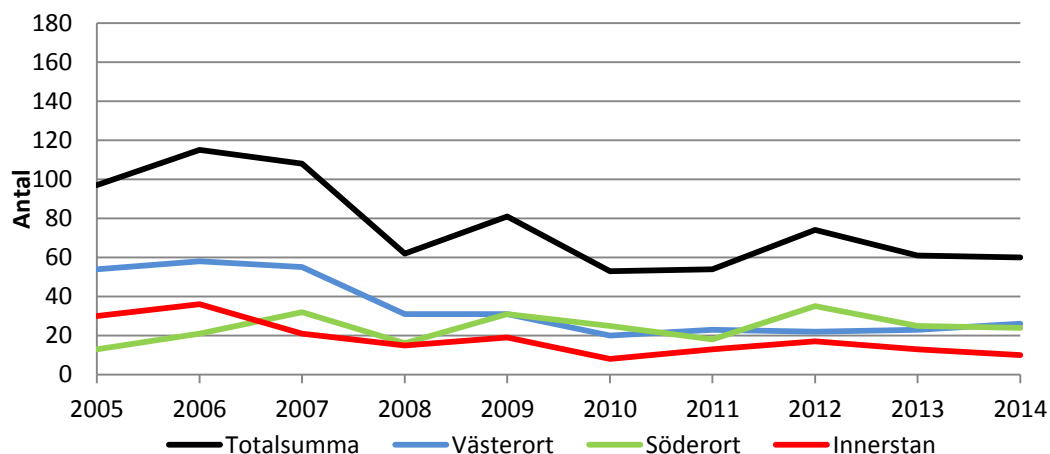
Källa: STRADA, Geokodad i GIS

NOT. Figuren visar samtliga måttligt skadade cyklister oavsett olycksform

Cyklister²⁵ som blivit måttligt skadade när de blivit påkörda av motorfordon har varierat kraftigt upp och ner från år till år. Under de senaste två åren har antalet av dessa påkörningsolyckor ökat något i både söder- och västerort men minskat något i innerstaden, vilket lett till att 2014 års antal måttligt skadade påkörda cyklister var uppe i det högsta antalet sedan år 2006.

Till skillnad från statistiken över de oskyddade trafikanterna, har det totala antalet måttligt skadade bilister minskat under en tioårstid och låg under 2014 på en nivå som var 38 procent lägre jämfört med 2005, se Figur 45. Den största antalsminskningen skedde bland korsande- och upphinnandeolyckor vilka minskat med 45 procent, motsvarande 25 personer. Mest minskade dessa i västerort, vilket är det område som minskat mest under de senaste tio åren, medan söderort tvärtom ökat.

Figur 45 Måttligt skadade bilister i Stockholms stadsområden, år 2005-2014



Källa: STRADA, Geokodad i GIS

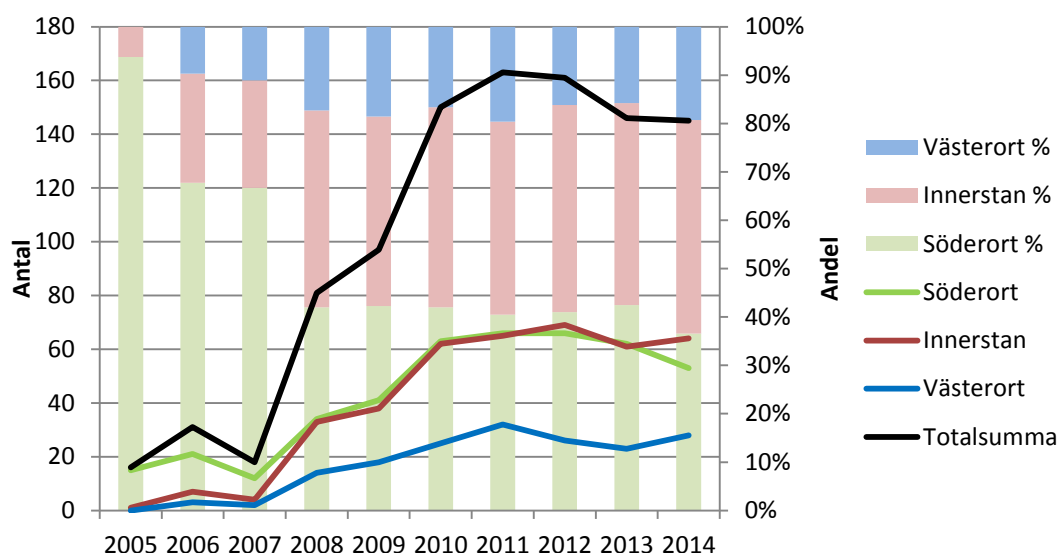
²⁵ Mopedister ej inräknade

Nästan hälften (48 procent) av alla olyckor där fotgängare blivit påkörda av motorfordon och ådragit sig måttliga skador under 2014 skedde i innerstaden. Den totala trenden är att dessa olycksfall har minskat bland de måttligt skadade, och den största minskningen har synts i innerstaden där de minskat stadigt med 55 procent (motsvarande 18 färre personer) sedan 2010. I söderort och västerort har antalet påkörda varierat lite upp och ner under de senare åren för att vara som högst under 2013 och därefter minska under 2014.

Allvarligt skadade

Majoriteten av de senaste fem årens allvarligt skadade i trafikolyckor hade skadats i innerstaden (42 procent). Dock är det egentligen först under 2014 som skillnaden mellan innerstaden och söderort blivit synbar, då nivån nästintill varit identisk under perioden, se Figur 46. Västerort har genomgående haft lägst andel, både under de senaste fem (18 procent) och tio åren (14 procent).

Figur 46 Allvarligt skadade i trafiken fördelat på områden i Stockholms stad, antal och andelar år 2005-2014

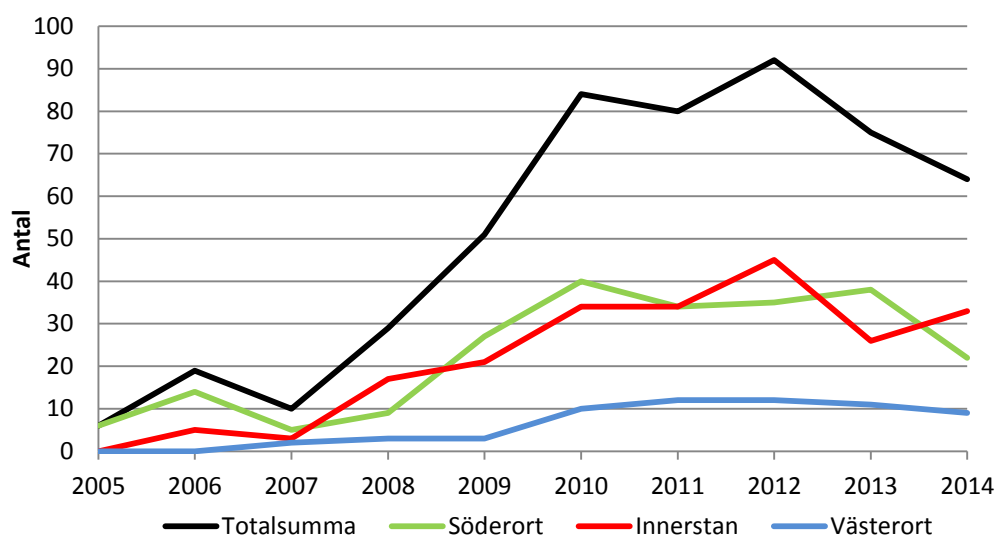


Källa: STRADA, Geokodad i GIS

Det totala antalet allvarligt skadade minskade drastiskt mellan 2012 och 2013, mycket tack vare det minskade antalet fallolyckor. Under 2014 planades antalet ut längs 2013 års nivå trots att antalet fallolyckor fortsatt minska, vilket beror på att flera olika andra olyckstyper ökade något under 2014, framförallt cykelolyckor i västerort och andra slags fotgägarincidenter i innerstaden.

Den största minskningen av allvarligt skadade fotgängare i Stockholm skedde i söderort där antalet fallolyckor minskade med 68 procent (motsvarande 25 personer) 2014 jämfört med 2010, se Figur 47. Även om det totala antalet allvarligt skadade fotgängare minskade under 2014, ökade fotgägarolyckorna i innerstaden med 27 procent (motsvarande 7 personer) jämfört med året innan, på grund av ökat antal fallolyckor och påkörda gångtrafikanter.

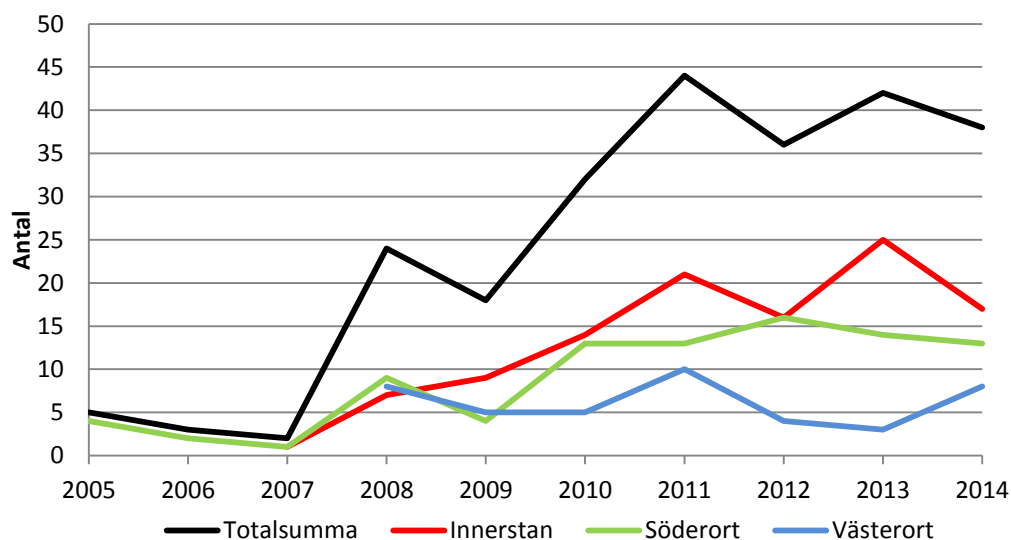
Figur 47 Allvarligt skadade fotgängare i Stockholms stadsområden, år 2005-2014



Källa: STRADA, Geokodad i GIS

De allvarligt skadade cyklisterna i innerstaden minskade mer än den totala ökningen i antal som skedde i västerort, vilket gjorde att totalen för antalet allvarligt skadade cyklister minskade något under 2014. Söderort minskade marginellt och har legat på en jämn nivå under de närmsta åren, se Figur 48.

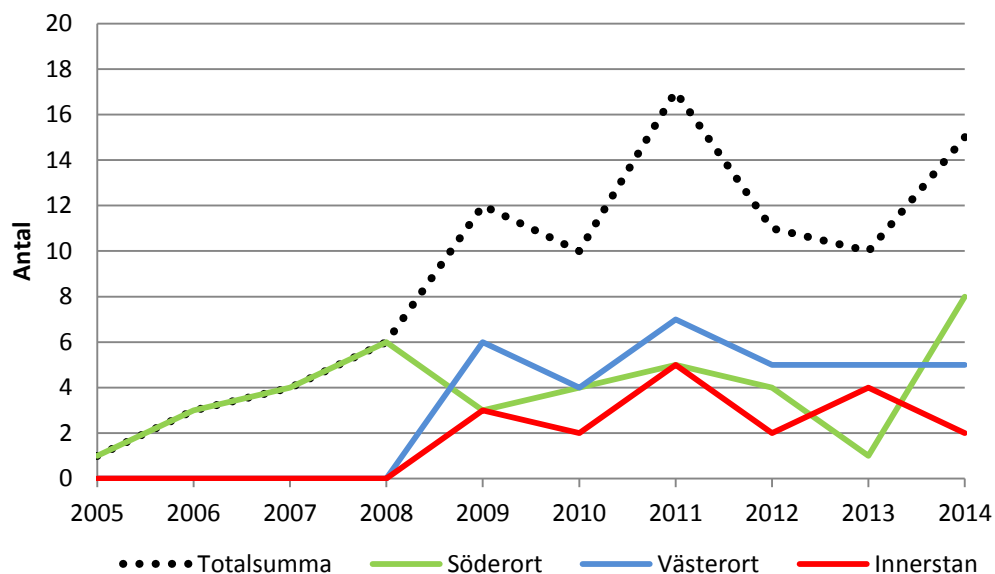
Figur 48 Allvarligt skadade cyklister i Stockholms stadsområden, år 2005-2014



Källa: STRADA, Geokodad i GIS

Antalet allvarligt skadade bilister i Stockholm ökade med under 2014 med 50 procent (motsvarande 5 personer) jämfört med 2013 och noterades därmed som det näst högsta antalet under de senaste tio åren, se Figur 49.

Figur 49 Allvarligt skadade bilister i Stockholms stadsområden, år 2005-2014



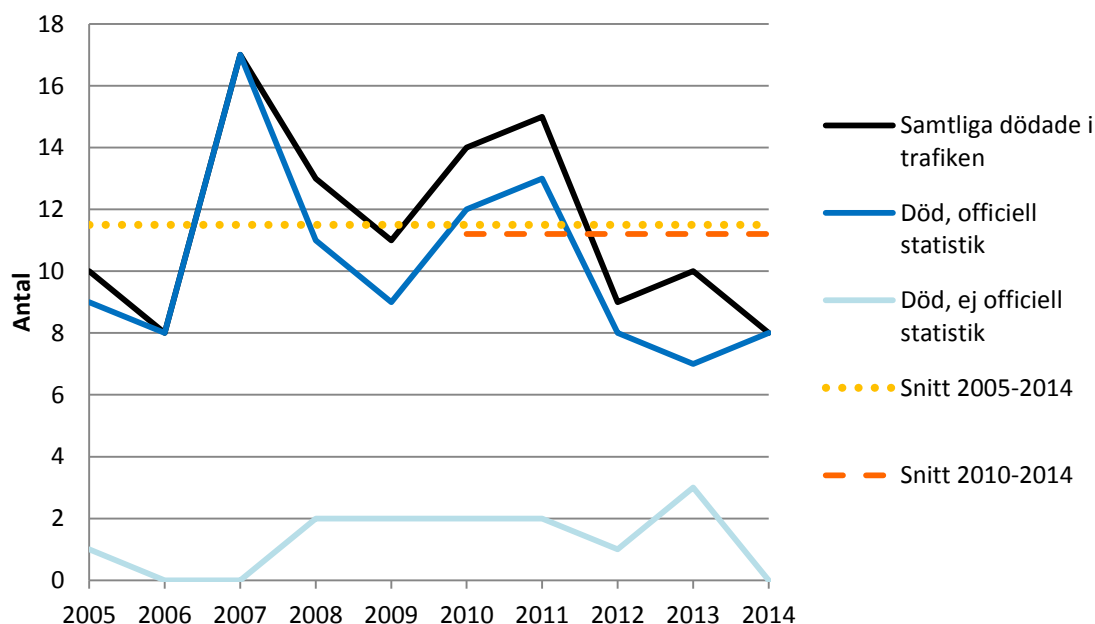
Källa: STRADA, Geokodad i GIS

Ökningen beror främst på mycket fler allvarligt skadade bilister i söderort, där antalet skadade gick från en till åtta personer mellan 2013 och 2014, framförallt på grund av många korsande- och vändningsolyckor. Antalet allvarligt skadade innerstadsbilister har fluktuerat från år till år och minskade något under 2014 medan västerort har legat på samma nivå under de senaste tre åren.

8 DÖDSOLYCKOR

Att personer avlider till följd av en trafikolycka i Stockholm är mycket ovanligt, även om det tyvärr förekommer varje år. Under de senaste tio åren har sammanlagt 115 personer avlidit i trafikolyckor i Stockholms stad, vilket motsvarar en total andel om 0,3 procent av samtliga som skadats. Räknat i snitt över de tio senaste åren omkommer runt 12 personer varje år i Stockholmstrafiken, varav i snitt en inte räknas med i den nationella officiella statistiken²⁶. De senaste fem årens snitt ligger dock något lägre, med ca 11 dödsolyckor per år. De senaste tre åren har dödstalen dock legat under samtliga snittnivåer. Under 2014 avled åtta personer i Stockholmstrafiken, vilket är den lägsta siffran sedan 2006, se Figur 50, vilket beror på att antalet omkomna män minskat successivt under de senaste åren.

Figur 50 Omkomna i trafiken, Stockholms stad, år 2005-2014



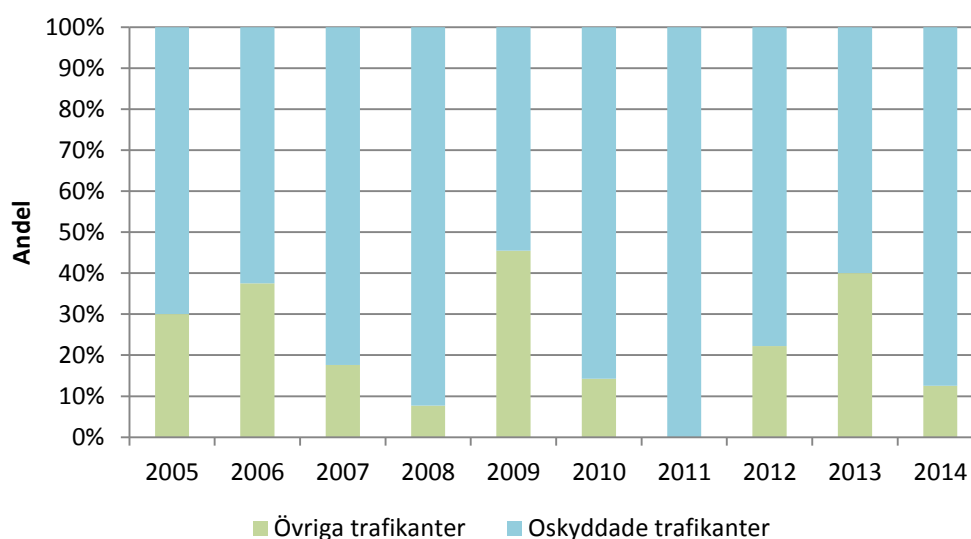
Källa: STRADA

8.1 TRAFIKANTROLL

De absolut mest utsatta trafikanterna bland Stockholms stads dödsolyckor är de oskyddade trafikanterna, framförallt fotgängare. Under de senaste tio åren har den genomsnittliga andelen omkomna oskyddade trafikanter varit i övervägande majoritet, 79 procent. Sett till de senaste fem åren är andelen än högre, 84 procent. År 2014 var andelen omkomna oskyddade trafikanter uppe i 88 procent, se Figur 51.

²⁶ beroende på att en del av dessa är orsakade av sjukdom, förknippade med brott, självmord eller att personen som avlidit varit fotgängare som dött i fallolycka eller avlidit senare än 30 dagar efter olyckan inträffade

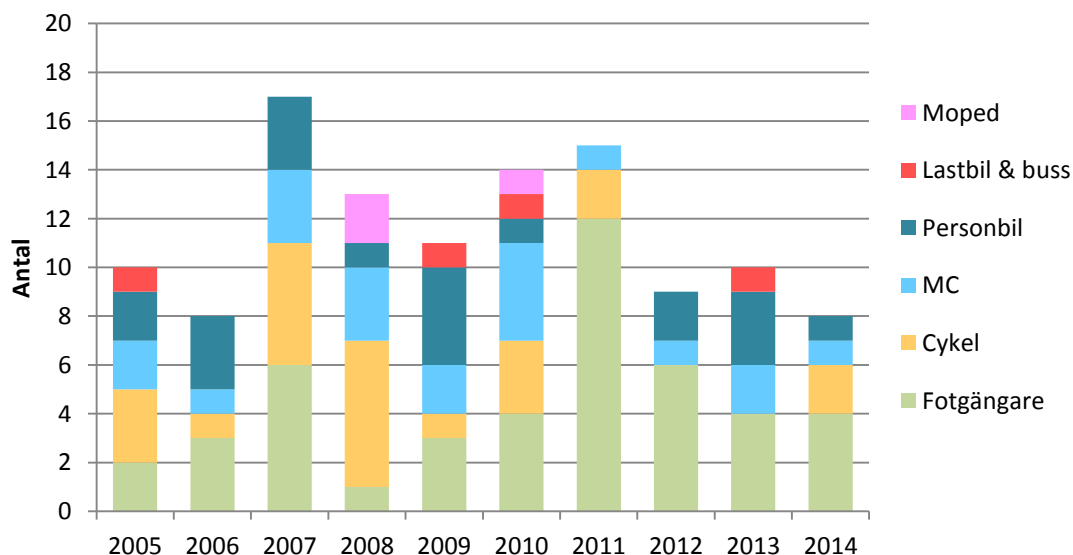
Figur 51 Omkomna i trafiken fördelat på trafikantgrupper, Stockholms stad, andelar fördelat på år 2005-2014



Källa: STRADA

Fotgängare är de trafikanter som omkommit oftast i Stockholms dödsolyckor under de senaste tio åren, se Figur 52. Under en tioårsperiod har de utgjort en andel om 39 procent. Jämfört med perioden 2005-2009 har antalet omkomna fotgängare dubblats under de senaste fem åren, och utgjorde en andel om 53 procent under 2010-2014. Av samtliga fotgängarolyckor med dödlig utgång, har drygt tre av fyra blivit påkörda av motorfordon.

Figur 52 Omkomna i trafiken fördelade på trafikantgrupp, Stockholms stad, år 2005-2014



Källa: STRADA

Var femte omkommen i trafiken har sedan 2005 varit cyklist, vilket gör cyklisterna till de näst mest utsatta trafikanterna i Stockholm under perioden trots att det inte dog någon cyklist under varken 2012 eller 2013. Att andelen trots det är så hög beror på att det omkom många cyklister under 2007 och 2008 (11 stycken). Under 2014 omkom 2 cyklister i singelolyckor.

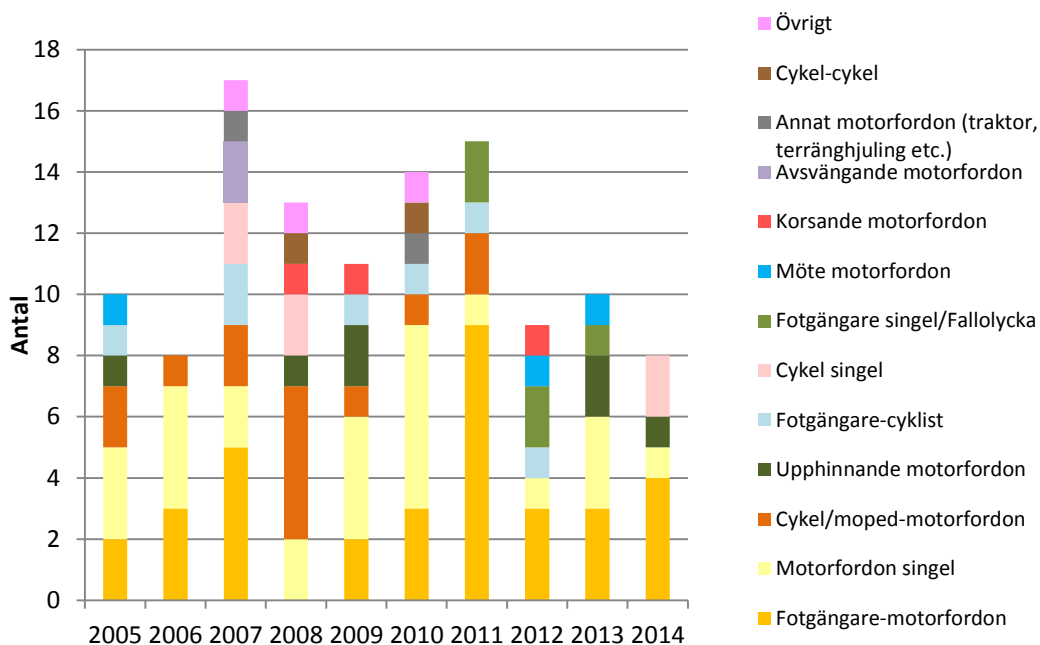
Sedan 2005 fram till 2014 har lika många bilister som motorcyklister omkommit, vilka totalt har stått för 17 procent vardera av samtliga dödsolyckor som skett i Stockholmstrafiken under denna period. Även om både antalet bilister och motorcyklister kommit att minska i antal under de senaste fem åren har bilisterna minskat mest och nästan halverats jämfört med 2005-2009. Under 2014 omkom två personer i dessa sorters olyckor; en person i samband med en singelolycka med motorcykel och en annan i en upphinnandeolycka med personbil.

8.2 OLYCKSTYP

År 2014 var hälften (fyra) av alla omkomna fotgängare, vilka i samtliga fall hade avlidit till följd av att de blivit påkörda av ett motorfordon. Olyckstypen fotgängare – motorfordon är den enskilt vanligaste olycksorsaken bland omkomna i Stockholmstrafiken, och utgör 30 procent av samtliga dödsfall under de senaste tio åren, i snitt fyra personer varje år. Antalet påkörda fotgängare har legat på en relativ jämn nivå under 2005-2014, bortsett från 2011 som var ett år med ovanligt många (nio stycken) påkörda fotgängare. I de fall där rapporten angett attribut till olycksplatsen, har dessa olyckor nästan uteslutande skett i närheten av ett övergångsställe.

Den näst vanligaste olyckskategorin är singelolyckor med motorfordon²⁷, och motsvarar 23 procent av alla dödsolyckor som skett i Stockholm under de senaste tio åren, se Figur 53. Dessa olyckor innefattar främst motorcyklister (52 procent) och bilister (37 procent), medan tyngre fordon som lastbilar och bussar enbart förekommit i ett fåtal fall. Majoriteten av singelolyckorna har skett med hög fart längs en vägsträcka där föraren av olika anledningar tappat kontrollen. Under 2014 stod singelolyckorna med motorfordon för 13 procent av alla dödsolyckor i Stockholm.

Figur 53 Lindrigt skadade i trafiken fördelat på olycksformer, Stockholms stad, år 2005-2014



Källa: STRADA

²⁷ Mopedister ej inräknade i denna kategori

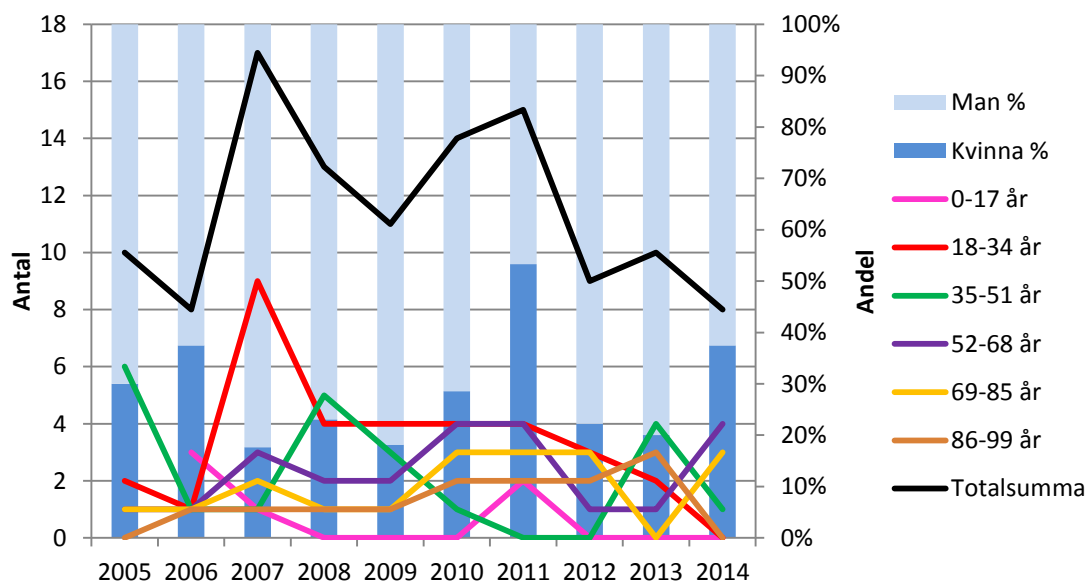
Tredje vanligaste olycksformen bland de omkomna är cykelolyckor där cyklister blivit påkörda av ett motorfordon och motsvarar 10 procent av samtliga dödsolyckor i Stockholm under den senaste tioårsperioden²⁸. I de olyckor där attribut finns angivna i olycksrapporten uppges samtliga ha skett i närheten av ett övergångsställe eller en cykelöverfart. Lyckligtvis har ingen sådan olycka med dödlig utgång inträffat sedan 2011.

8.3 ÅLDER OCH KÖN

Liksom den nationella trafikolyckstrenden²⁹ utgörs även majoriteten av Stockholms döda i trafiken av män, se Figur 54. Av samtliga omkomna i trafiken sedan 2005 har 71 procent varit män. Noterbart är att samtliga förolyckade i dödsolyckor som inte räknas med i den officiella statistiken var män. År 2007 omkom ovanligt många män; 14 stycken, varav åtta var i åldrarna 18- 34 år. Därefter har antalet omkomna minskat allteftersom för att 2014 ligga på det lägsta antalet sedan 2006.

Att just män är så tydligt överrepresenterade har generellt att göra med att de ofta tar större risker i trafiken än kvinnor.³⁰ Under de senaste tio åren har antalet omkomna kvinnor i trafiken bara varit fler än männen under ett tillfälle; år 2011, vilket var ett år med ovanligt många påkörda kvinnliga fotgängare.

Figur 54 Omkomna i trafiken fördelat på män och kvinnor respektive åldersgrupper, Stockholms stad, antal och andelar år 2005-2014



Källa: STRADA

Den vanligaste dödsolyckan bland kvinnor är fotgängare som blivit påkörda av ett motorfordon och motsvarar 39 procent av samtliga omkomna kvinnor i trafiken under de senaste tio åren i Stockholm. Bland dessa kvinnor är de äldsta kvinnorna

²⁸ Räknat i påkörningsolyckor där även mopedister blivit påkörda av motorfordon är andelen 12 procent.

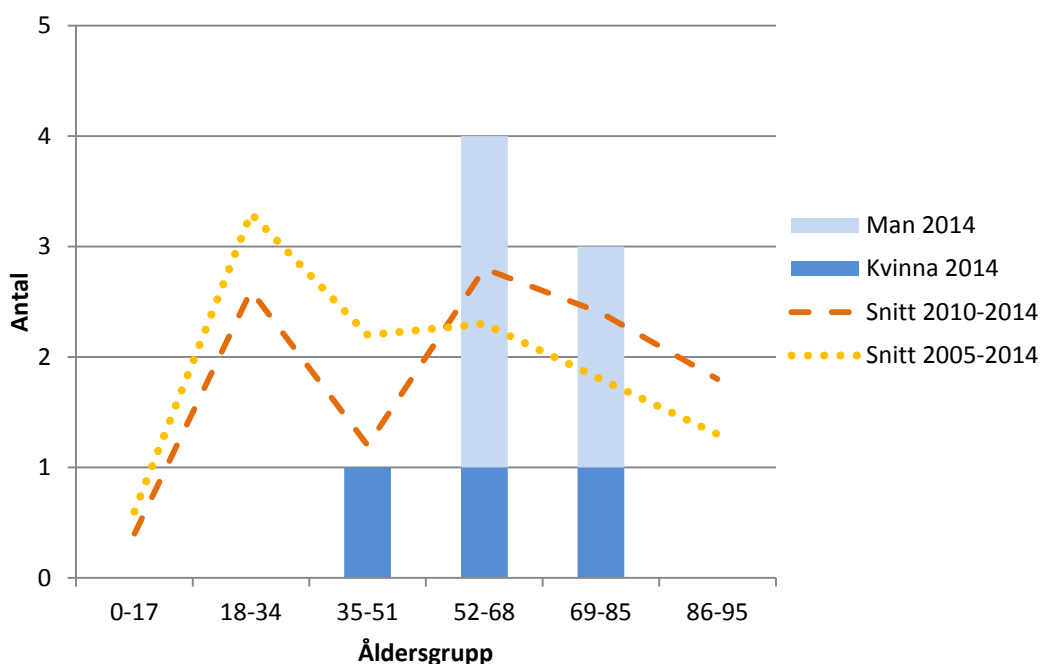
²⁹ Vägtrafikskador 2014, Trafikanalys

³⁰ Nollvisionen för tonåringar i trafiken, NTF 2010

(86-99 år) överrepresenterade. Bland männen är den vanligaste dödsorsaken singelolycka med motorfordon, och motsvarar 30 procent av samtliga dödsolyckor. Av dessa omkomna män har var tredje varit i åldern 18-34 år.

Historiskt sett är det få barn som dör i Stockholmstrafiken, och under de senaste tre åren har lyckligtvis inga barn omkommit till följd av trafikolyckor i kommunen, se Figur 55. Anmärkningsvärt är att ingen under 35 eller över 85 års ålder avled i trafiken under 2014, vilket inte tidigare skett under de senaste tio åren i Stockholms stad. Åldersgruppen 18-34 är annars den mest olycksdrabbade, vilket delvis kan förklaras med att många unga blir mer mobila i den här åldern och börjar rör sig mer på egen hand i samhället som yrkesverksamma, studerande och i egenskap som förare i större utsträckning. Framförallt torde det dock bero på att den mest risktagande trafikantgruppen – unga män – tillhör det här segmentet. Noterbart är också att snittet för antalet unga döda per år har minskat under de senaste fem åren och ökat för de äldre åldersgrupperna, jämfört med snittet för de senaste tio åren.

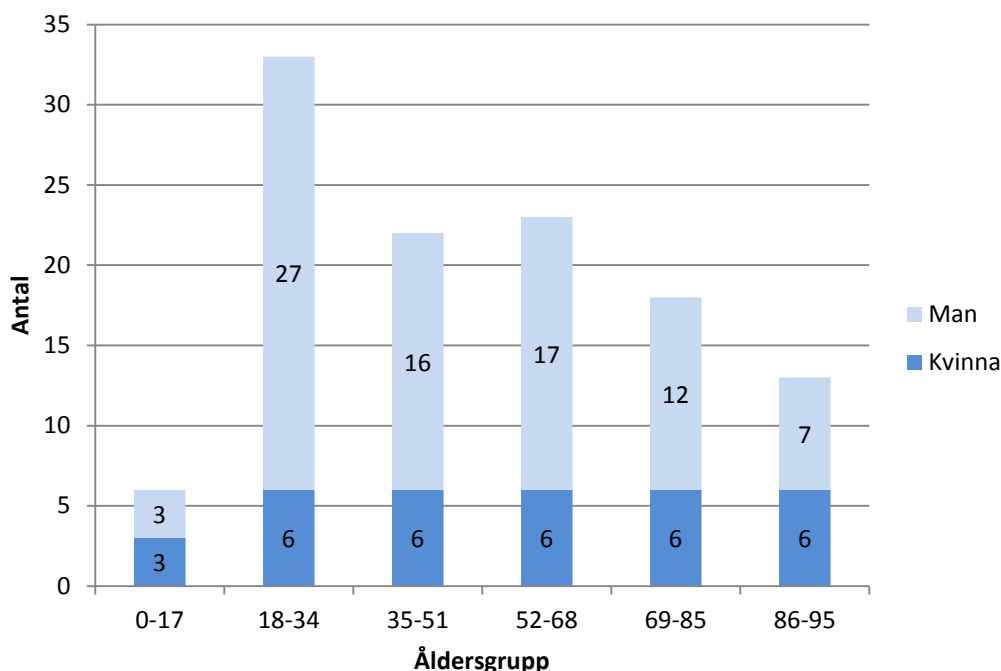
Figur 55 Omkomna i trafiken fördelat på kön och åldersgrupper, Stockholms stad, år 2014 samt snitt för åren 2005-2014 och 2010-2014



Källa: STRADA

Det finns en tydlig åldersvarians för utsattheten i trafiken bland de omkomna. Under de senaste tio åren har dödsolyckor bland åldrarna 18-34 varit allra vanligast, en trend som under de senaste fem åren har kommit att ändras, dock med en uppgång bland personer i åldern 52 år och uppåt, se Figur 56.

Figur 56 Omkomna i trafiken fördelat på kön och åldersgrupper, Stockholms stad, år 2005-2014

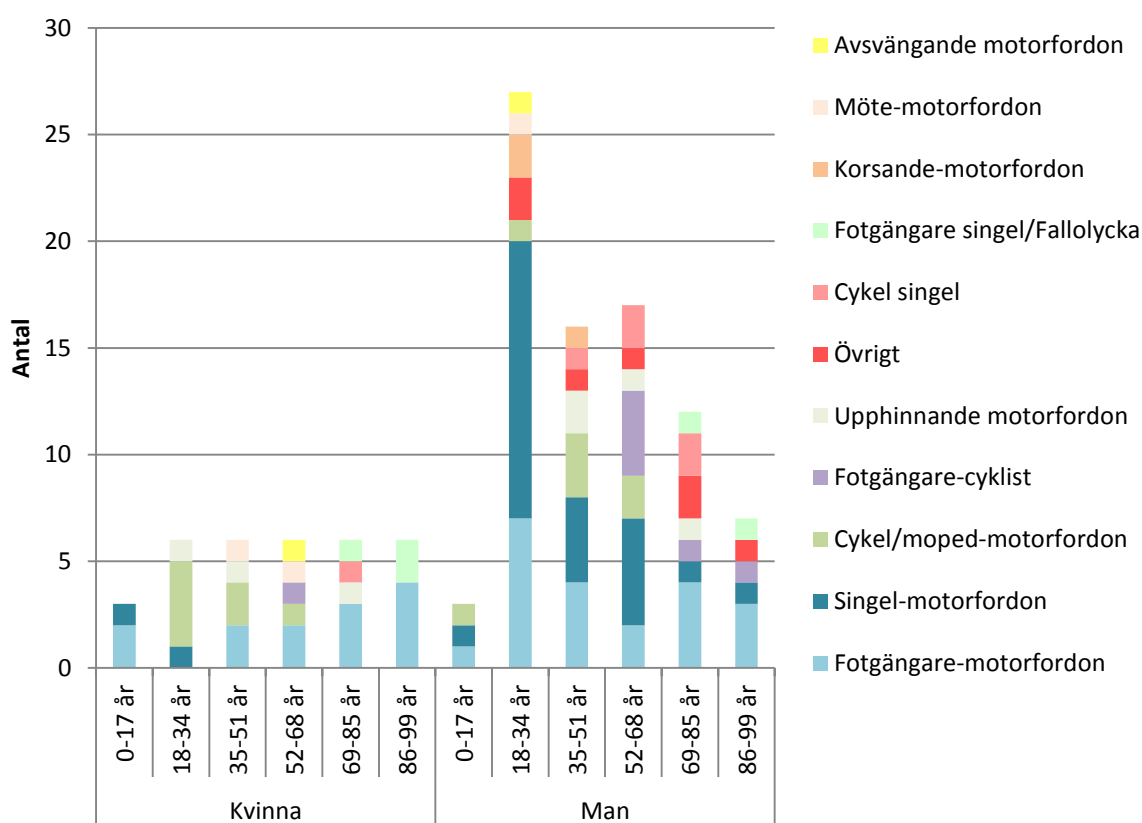


Källa: STRADA

Som Figur 54 visar, finns det en mycket stor skillnad i könsfördelningen mellan de omkomna i Stockholmstrafiken. Män är överrepresenterade, både totalt sett men framförallt i åldersgruppen 18-34 år. Fördelningen mellan antal omkomna män i trafiken per åldersgrupp är något ojäm, medan dödsfallen bland kvinnorna däremot är betydligt mer jämnt fördelade över åldrarna. Antalet omkomna män i åldrarna 18-34 står för 23 procent av alla Stockholms dödsolyckor under de senaste tio åren, vilket är lika många som samtliga kvinnor i åldersspannet 0-85 år som omkommit under samma period. Av dessa unga män omkom 48 procent som motorcyklister.

Bland de barn (0-17 år) som omkommit i Stockholmstrafiken under de senaste tio åren, har de allra flesta varit fotgängare som blivit påkörda av motorfordon. För den mest olycksdrabbade åldersgruppen, 18-34 år, är singelolyckor med motorfordon den vanligaste olyckstypen, varav män står för 13 av 14 olyckor, se Figur 57. Bland kvinnor i samma åldersgrupp, är 67 procent cyklister som blir påkörda av motorfordon.

Figur 57 Omkomna i trafiken fördelat på årets månader och trafikantslag, Stockholms stad, år 2014 samt snitt för åren 2005-2014 och 2010-2014



Källa: STRADA

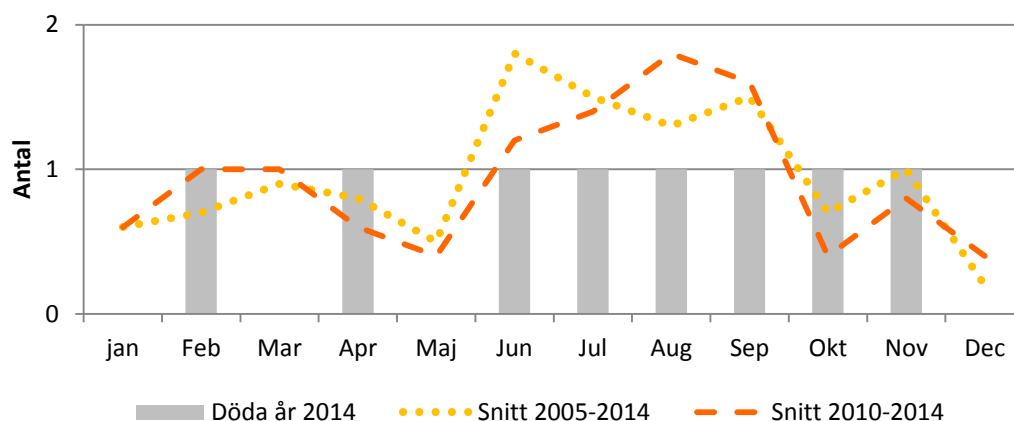
NOT. Övrigt innefattar olyckor av typen avsvängande motorfordon, traktor/snöskoter, spårvagn, backning/vändning/U-sväng och singelolycka moped.

Allteftersom åldern tilltar, ökar också andelen olyckor där den förolyckade är fotgängare och antingen blir påkörd av motorfordon eller faller på grund av att de halkar eller snubblar.

8.4 ÅRSVARIATION

Majoriteten av dödsolyckorna som skett i Stockholms stad under de senaste tio åren inträffade under sommarmånaderna, se Figur 58. Sett efter tioårssnittet är juni månad den oftast förekommande, medan augusti har varit vanligare de senaste fem åren. Att juni sticker ut på längre sikt beror bland annat på att det skett många upphinnandeolyckor samt kollisionsoolyckor mellan fotgängare/cykel/moped och motorfordon, men framförallt bidrar faktumet att juni haft många olika typer av dödsolyckor jämfört med andra månader. Augusti däremot, har urskilt sig med ett ovanligt högt antal dödsolyckor där fotgängare blivit påkörda av motorfordon under de senaste fem åren.

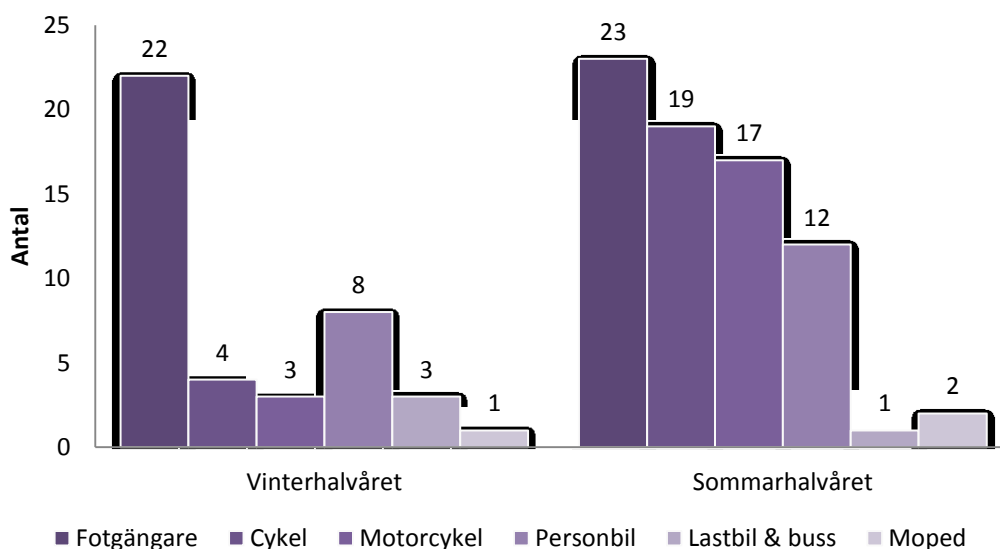
Figur 58 Omkomna i trafiken fördelat på årets månader, Stockholms stad, år 2014 samt snitt för åren 2005-2014 och 2010-2014



Källa: STRADA

Under den ljusare delen av året bidrar ökad ledighet i kombination med ett varmare klimat till att fler i högre utsträckning väljer att ta sig fram till fots eller med cykel, motorcykel och moped. Större förekomst av oskyddade trafikanter i gaturummet innebär också en överhängande högre risk för dessa att skadas eller dö i händelse av en trafikolycka eftersom de är mer utsatta jämfört med övriga trafikanter (exempelvis bilister som har skyddande system som airbag, bälte etc.). Detta gör att antalet döda mellan sommar³¹- och vinterhalvåret³² skiljer sig markant och att sommarhalvåret haft den största andelen dödsfall i Stockholmstrafiken, se Figur 59. Totalt sker 64 procent under den varmare delen av året, varav majoriteten sker under det tredje kvartalet.

Figur 59 Omkomna i trafiken fördelat på trafikantkategori och halvårsperiod, Stockholms stad, totalt antal för åren 2005-2014



Källa: STRADA

NOT. Vinterhalvåret räknas här som kvartal 1 och 4, sommarhalvåret som kvartal 2 och 3

³¹ I denna rapport definierad som kvartal 2 och 3, dvs. april-september.

³² Definierad som kvartal 1 och 4, dvs. jan-mars och oktober-december.

Sedan 2005 har fotgängarna omkommit i störst omfattning, oavsett tid på året. Bland dessa har den vanligaste olycksformen (fotgängare som blivit påkörda av motorfordon) inträffat lika ofta oavsett om det är sommar- eller vinterhalvår. Fallolyckorna är den näst vanligaste dödsorsaken bland fotgängarna och har varit vanligare under den varmare delen av året och bland de äldre åldrarna (69 år och uppåt).

Samtliga trafikantgrupper, förutom lastbil och buss, har flest antal dödsolyckor under sommarhalvåret, men den mest påtagliga ökningen under den varmare delen av året sker bland cyklister och motorcyklister. Om dödsolyckorna för dessa två trafikantslag hade legat på samma nivå då som under vinterhalvåret hade antalet döda i Stockholms stads trafik under 2005-2014 kunnat vara 25 procent lägre.

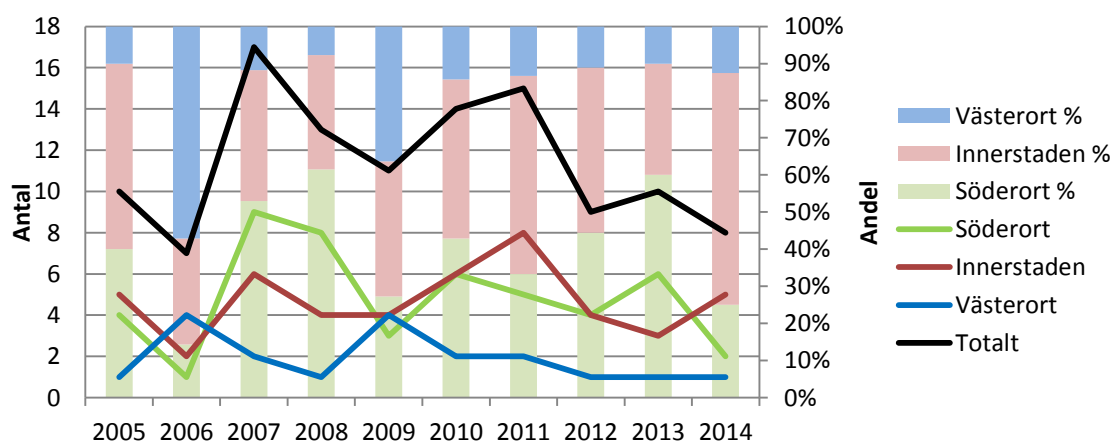
8.5 OMRÅDE

Detta områdesurval är gjort med hjälp av geokodning i GIS³³ med koordinater från STRADA. Då inte samtliga olycksrapporter innehåller koordinater från polis och sjukvård kan inte alla olyckor analyseras korrekt ur ett områdesperspektiv. För trafikolyckor under perioden 2005-2014 där personer omkommit saknas därför totalt en person i texter och figurer i analysen nedan. För geografiska preciseringar av stadsområdena se Bilaga 3, Kartbild 1.

I en övervägande majoritet (78 procent) av samtliga måttliga och allvarliga skadade personer, har trafikolyckorna skett på det kommunala vägnätet, 3 procent på enskilda vägar samt 12 procent på det statliga³⁴.

Vid en analys över var majoriteten av dödsolyckorna skett under de senaste tio åren, pendlar siffrorna upp och ner om vartannat mellan söderort och innerstaden. Västerort, däremot, skiljer sig från övriga områden med genomgående låga siffror, se Figur 60. Under 2005-2014 har västerort enbart haft fler eller lika många dödsolyckor som resterande stadsområden under två enstaka år, 2006 respektive 2009.

Figur 60 Omkomna i trafiken fördelat på områden i Stockholms stad, år antal och andelar år 2005-2014



Källa: STRADA, Geokodad i GIS

³³ Geografiska Informationssystem

³⁴ Övriga 7 procent har skett på vägar där väghållaren ej angetts

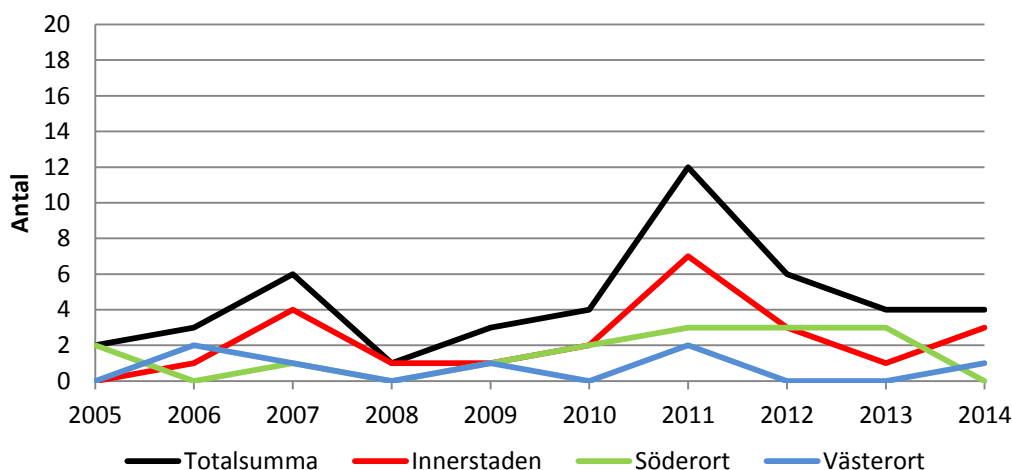
Av samtliga förolyckade i Stockholmstrafiken under de senaste tio åren, skedde enbart 17 procent i västerort, medan resterande andelar fördelade sig jämnt över söderort och innerstaden. Detta har att göra med folks rörelsemönster och områdenas invånarantal i respektive område, se avsnitt 4.2. Bland de förolyckade under 2014 omkom fem personer i innerstaden, två i söderort och en i västerort.

Dödsolyckorna speglar de olika områdenas infrastruktur och rörelsemönster väl. De mest förekommande olycksformerna för dödsolyckor i innerstaden är fotgängare som blivit påkörda av motorfordon, medan singelolyckor med motorfordon dominerar både i söder- och västerort.

En övervägande majoritet av de som omkommer i Stockholmstrafiken är oskyddade trafikanter, och av dessa har flest dött (45 procent) till följd av olyckor som skett i innerstaden. Västerort utmärker sig med ett lågt antal omkomna vilket är genomgående för samtliga trafikantkategorier. Sett till omkomna döda cyklister och fotgängare har de ett mycket mindre antal, men räknat som andel ligger de i jämnhöjd med söderort. Söderort har en hög andel övriga trafikanter (dvs. trafikanter som färdas med motorfordon med minst fyra hjul) vilka står för mer än hälften (52 procent) av dödsolyckorna.

Under 2014 var antalet av omkomna fotgängare dubbelt så högt jämfört med 2005, se Figur 61. Dock har antalet varierat starkt under åren däremellan med lägsta punkt år 2008 med enbart en förolyckad, och som absolut högst under 2011, då så många som 12 fotgängare omkom, varav hälften av dessa blev påkörda av motorfordon i innerstaden. Samtliga fyra fotgängare som omkom under föregående år dog i samband med krock med motorfordon, varav tre omkom i olyckor i innerstaden och en i västerort.

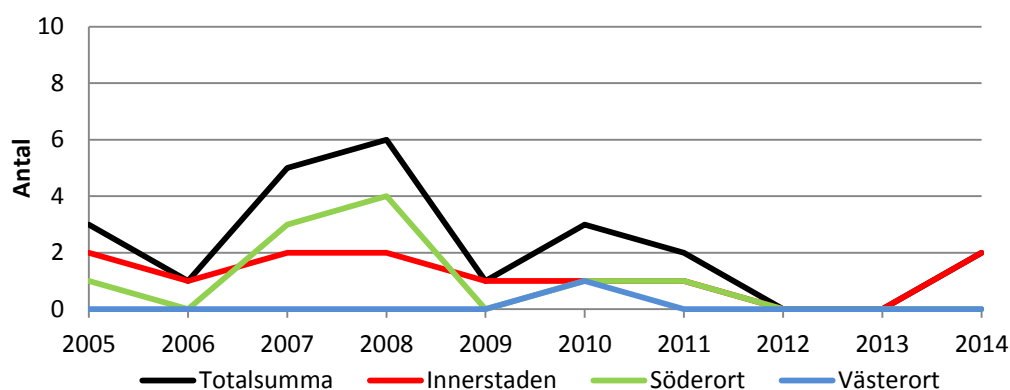
Figur 61 Omkomna fotgängare i Stockholms stadsområden, år 2005-2014



Källa: STRADA, Geokodad i GIS

Antalet omkomna cyklister har varierat något under den senaste tio åren; från att vara som flest år 2008 med ovanligt många motorfordonspåkörningsolyckor till att ligga på noll under både 2012 och 2013, se Figur 62. Under 2014 bröts dessvärre denna trend, och två personer omkom i singelolyckor i innerstaden. Under den senaste tioårsperioden har innerstaden haft flest antal dödsolyckor med cyklister (52 procent), varav tre av fyra olyckor har handlat om olyckor där de blivit påkörda av motorfordon. I söderort (42 procent) har den omkomne cyklisten i fyra av tio fall dött i en singelolycka, medan västerort enbart haft en cyklistrelaterad dödsolycka under hela perioden, där en person omkom i en krock mellan flera cyklister.

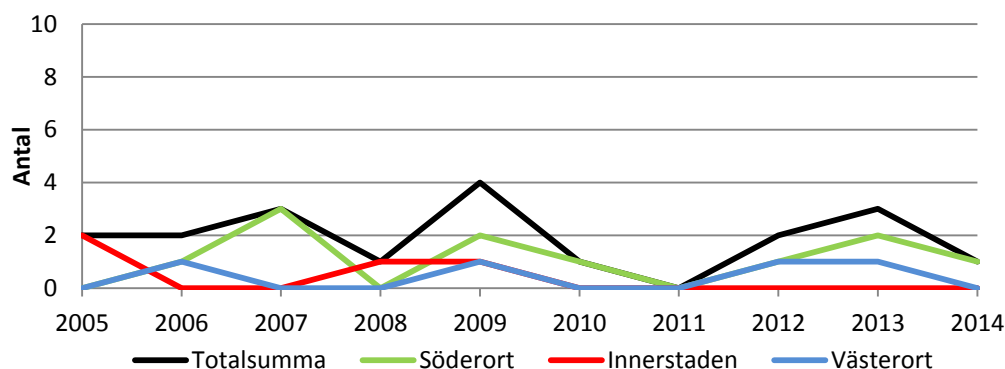
Figur 62 **Omkomna cyklister i Stockholms stadsområden, år 2005-2014**



Källa: STRADA, Geokodad i GIS

Sedan 2005 har det skett 19 stycken dödsolyckor bland bilister, i snitt två stycken per år. Av dessa har över hälften (58 procent) inträffat i söderort, se Figur 63. Flest dödsolyckor med bilister inträffade under 2009 som var ett år med många singelolyckor och upphinnandeolyckor i Stockholms stad. Lägst antal omkomna bilister hade år 2011, då inga bilister förolyckades.

Figur 63 **Omkomna bilister i Stockholms stadsområden, år 2005-2014**

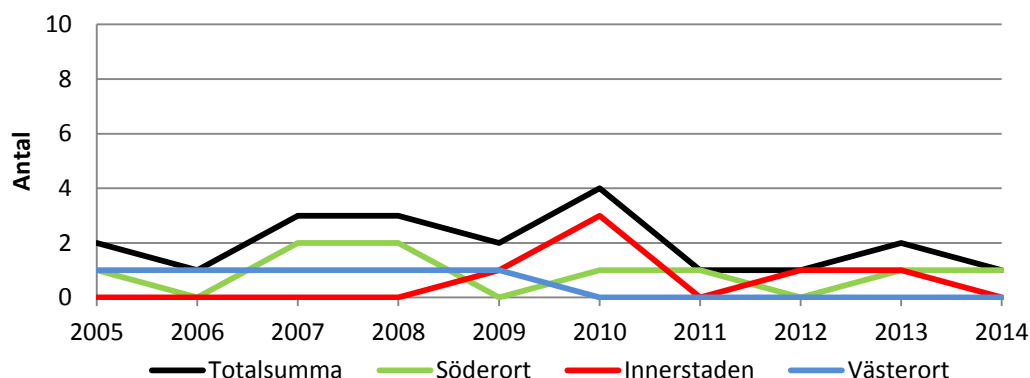


Källa: STRADA, Geokodad i GIS

Antalet omkomna motorcyklister har legat på samma nivå som för bilisterna under en tioårsperiod, och i sju av tio olycksfall där personen omkommit har det rört sig om en singelolycka. Av tioårsperiodens totala 20 dödsfall var 70 procent i åldrarna 18-34 år, varav alla utom en var män. Majoriteten av de omkomna

motorcyklister har förolyckats i söderort (45 procent) medan västerort har det lägsta antalet (25 procent), se Figur 64. År 2010 omkom det högsta antalet motorcyklister sedan 2000-talet, fyra stycken, varav tre förolyckades i singelolyckor i innerstaden. Under 2014 omkom en person i motorcyklistolycka i söderort.

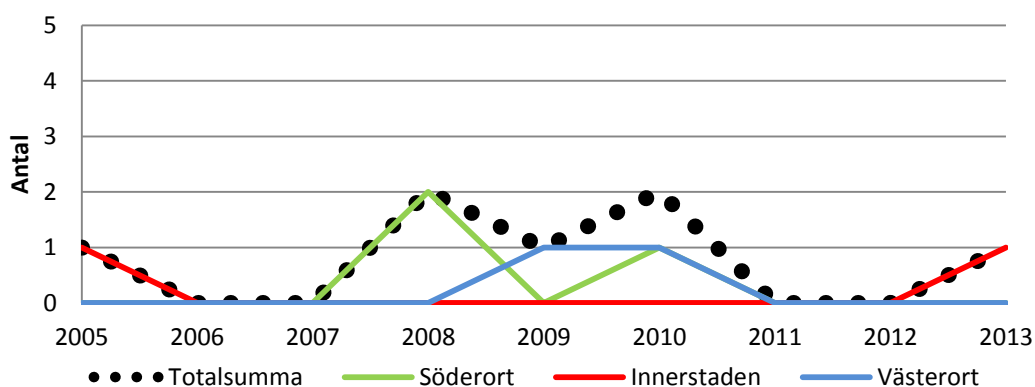
Figur 64 **Omkomna motorcyklister i Stockholms stadsområden, år 2005-2014**



Källa: STRADA, Geokodad i GIS

Bland övriga omkomna trafikanter, dvs. personer som färdats med moped, buss eller lastbil³⁵, har antalet legat lågt under den senaste tioårsperioden, med totalt sju dödade, se Figur 65. I denna total innefattas tre mopedister och lika många lastbilsförare, samt en busspassagerare. Olyckor med dessa trafikantslag är inte så vanligt förekommande, och sker med relativt jämn spridning över samtliga geografiska områden i Stockholm.

Figur 65 **Omkomna personer som färdats med moped, buss eller lastbil i Stockholms stadsområden, år 2005-2014**



Källa: STRADA, Geokodad i GIS

³⁵ Både lätt och tung lastbil