

Bilaga 3:

Bakgrund till statistiken, definitioner och avgränsningar

3.1 STATISTIKEN I RAPPORTEN

Stockholms stads trafikolycksrapports olycksdata baseras på statistiken från STRADA, dvs. en sammanvägning av olycksstatistik från polis och sjukhus. Likaså ingår de icke-officiella trafikolyckorna med dödlig utgång som skett till följd av avsiktliga handlingar (självmod/mord).

Ett undantag görs dock i avsnittet för Stockholms stads trafiksäkerhetsmål, som baseras på den officiella statistiken, där uppföljningen görs med hjälp av officiell statistik från TRAFKA.

3.1.1. STRADA

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

Med tanke på att polisen oftast kallas in vid allvarliga olyckor och när motordrivna fordon är inblandade, fanns det ett stort mörkertal för trafikolyckor som drabbar oskyddade trafikanter som fotgängare och cyklister. Genom att inkludera sjukhusen i rapporteringen ges en mer rättvisande bild av trafikolyckornas karaktär, omfattning och skadegrad. Sjukhusens inrapportering är frivillig och alla sjukhusen har inte börjat rapportera från ett visst bestämt år, utan har successivt rapporterat in med start på olika år och datum. I februari år 2014 var alla Stockholms sjukhus inkluderade i rapporteringen för första gången sedan STRADA-rapporteringens början år 2000.

3.1.2. OFFICIELL STATISTIK

Den officiella statistiken för vägtrafikolyckor i Sverige baseras endast på de polisrapporterade olyckorna. Siffrorna i den officiella statistiken är därför totalt något lägre än den som finns i STRADA, både vad gäller totala antalet skadade men också döda vilket beror på att den har något snävare definitioner för vad som bör betraktas som en trafikolycka.

Exempelvis räknas inte personer in i den officiella statistiken som dött till följd av trafikolycka men som inte faller inom definitionsramen för den officiella statistiken; såsom fotgängare som dött till följd av fallolyckor, självmord och personer som avlidit efter 30 dagars vårdtid¹. Likaså räknas inte singelolyckor för fotgängare, dvs. där gångtrafikanter snubblat eller halkat på vägen, in som trafikolycka och är därför exkluderad.

Transportstyrelsen presenterar officiella sammanställningar på sin hemsida² medan Trafikanalys (TRAFKA) redovisar mer utförliga sammanställningar på årlig basis i rapportform³.

¹ I dessa fall redovisas personen istället som allvarligt skadad i den officiella statistiken

² www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik-och-register/Vag/Olycksstatistik/

³ Vägtrafikskador 2014, Trafikanalys, www.trafa.se/sv/statistik

3.2 IDENTIFIERADE FELAKTIGHETER I STATISTIKEN

3.2.1 POLISENS INRAPPORTERINGSPROBLEM

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

Med andra ord är föregående års olycksstatistik grovt missvisande och ligger nationellt sett 21 procent lägre än genomsnittet år 2011-2013. Det bör ändå tilläggas att den exakta storleksordningen på polisens bortfall inte är känt, men för Stockholms län i stort ser siffran ut att ligga på runt 35 procent⁴. I ett samarbete mellan Transportstyrelsen, SCB, Trafikverket och Rättsmedicinalverket har dock samtliga dödsolyckor i trafiken kunnat kartläggas och dessa redovisas således korrekt utan bortfall i statistiken. Bortsett från ett missvisande hack i den officiella statistikens trendkurva, drabbas även en del av det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet negativt på både nationella och lokala nivåer, då bortfallet gör att olyckor och tidigare olycksförebyggande åtgärder inte kan analyseras korrekt.

3.2.2 VÅRD PÅ ANNAN ORT

Eftersom det händer att skadade personer förs för vård på sjukhus i län utanför Stockholm är statistiken beroende av att andra sjukhus rapporterar in till STRADA. Akademiska sjukhuset i Uppsala rapporterar ännu inte in till Transportstyrelsen, vilket innebär att det finns ett visst bortfall på Stockholms statistik för skadade personer i trafiken. Dock påverkar detta enbart antal skadade personer i olyckor som skett i Stockholms stad, men inte inrapporteringen av antalet olyckor.

3.2.3 KÄNDA BORTFALL FRÅN SJUKHUS

Under perioden januari-september 2010 finns det ett bortfall med cirka 150-200 skadade som främst berör trafikskadade i Stockholms norra innerstad. År 2011 hade Capio S:t Görans sjukhus ett uppehåll i registreringen under mars-oktober, med ett approximerat bortfall på ca 270 skadade personer som främst berör Norrmalm, Östermalm och västerort.

3.2.4 OLIKA INRAPPORTERINGSTIDER FÖR SJUKHUSEN

Även om STRADA får in kompletterande olycksfallsstatistik från sjukhusen innebär det inte att alla olyckor där personer uppsökt vård finns med i registret. Idag rapporterar samtliga sjukhus och akutmottagningar i Stockholms län in till STRADA, men då alla inte har börjat rapportera in vid ett och samma tillfälle, utan vid olika år och månader kan inte analyser göras helt rättvisande, se Tabell 1. Att allt fler sjukhus valt att börja rapportera in trafikolyckor ger inte bara effekten av en bättre och mer tillförlitlig statistik, utan också en till synes ökande trend i olycksstatistiken gällande antalet singelolyckor och skadade personer. Jämförelser för åren under perioden 2003-2014 blir av den anledningen något missvisande., först från 2015 och framåt kommer olika år kunna jämföras rättvist med varandra

⁴ Therese Sjöberg, Transportstyrelsen

Tabell 1 **Registreringsstart i STRADA, sjukhus tillhörande Stockholms läns landsting.**

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

Källa: Transportstyrelsen

3.2.5 OKÄND TRÄCKNINGSGRAD FÖR PATIENTMEDGIVANDEN

För att sjukhusen ska få registrera uppgifter om trafikskadade till STRADA, krävs det att patienten ger sitt medgivande. Tyvärr finns det ingen siffra på hur stort bortfall det kan tänkas finnas eftersom Stockholms läns sjukhus, liksom de flesta andra⁵, inte har något system som följer upp täckningsgraden.

Man bör också ta hänsyn till att registreringen av olycksrapporter från sjukhusen görs på frivillig basis och manuellt. Vilket innebär att det alltid finns en viss risk för utebliven eller felaktig inrapportering på grund av den mänskliga faktorn. Utöver detta finns det personer som varken anmäler till polis eller uppsöker en akutmottagning efter att ha blivit skadade i trafiken.

Vad gäller sjukvårdsregistreringen saknas ibland uppgift om kommun eller plats i kommunen. Olyckor där plats i kommunen är okänd, men där det finns uppgift om att skadan har inträffat i Stockholms stad, ingår i statistiken.

3.2.6 VARIATIONER FÖR ENSKILDA ÅR

Små procentuella förändringar mellan olika år, olika trafikantgrupper eller olika ålderskategorier, kan endast med försiktighet tolkas som faktiska och verkliga förändringar eller skillnader i trafiksäkerhetsläget. Detta eftersom rapporteringar kan ha gjorts lite olika beroende på rapportör, men framförallt eftersom underlaget under redovisad tidsperiod (2005-2014) varit i ständig förändring och därför inte kan likställas med varandra.

⁵ Bortsett från sjukhusen i Skåne och Umeå universitetssjukhus, vilka har etablerat uppföljningssystem för att uppskatta bortfall

3.3 DEFINITIONER OCH FÖRKORTNINGAR

I denna rapport anges samma skadegradsbenämningar som återfinns i den nyaste versionen av STRADA⁶. En av skillnaderna är att olyckssammanställningen i STRADA numera redovisar en samstämmig kolumn med namn sammanvägd skadegrad som beskriver den trafikskadades skador efter avvägningar mellan sjukhusens ISS-bedömning och polisens olycksregistrering. ISS (Injury Severity Score) anges av sjukhusen för att kategorisera risken för att personen avlider till följd av sina skador, se Tabell 2.

Tabell 2 **Definitioner av skadegradbenämningar i denna rapport och STRADA.**

ISS-värde	Skada	Innebörd
...	Okänd	Person som registrerats av sjukhus men utebliven skadebedömning (t.ex. om patient avvikit) alt. person som polis registrerat som okänd skadegrad.
...	Osäker	Person som registrerats med ospecificerad skada av sjukhus.
0	Oskadad	Person som sjukvård eller polis registrerat som oskadad.
1-3	Lindrig	Person som sjukvård bedömt efter ISS-skada alt. person som polis registrerat som lindrigt skadad.
4-8	Måttlig	Person som sjukvård bedömt efter ISS-skada alt. person som polis registrerat som svårt skadad.
9-	Allvarlig	Person som sjukvård bedömt efter ISS-skada på minst 9. Denna skadegrad tilldelas endast personer som sjukhus registrerat med ISS-koden som tillhör allvarlighetsvärdet.
Död	Död	Person som dött till följd av trafikolycka och som sjukvård och polis rapporterat
Död	Död, ej officiell statistik	Person som dött till följd av trafikolycka men som inte faller inom definitionsramen för den officiella statistiken. Exempelvis fotgängare som dött till följd av fallolyckor, självmord och personer som avlidit efter 30 dagars vård.

Källa: Transportstyrelsen,Handledning STRADA uttagsweb 2.0

⁶ STRADA version 2.0 lanserades i maj 2015

En annan skillnad jämfört med tidigare års olycksrapporteringar är att redovisningen av 2014 års olyckor har fått ett nytt skadegradsbedömningssteg; *måttligt skadad* som är ett steg mellan lindrigt och allvarligt skadad. En person bedöms som måttlig skadad antingen via sjukvårdens ovan angivna ISS-intervall eller i de fall då patientens skadegrad blivit registrerad som allvarlig av polis men inte kunnat bekräftas av sjukvården. I tidigare versionen av STRADA fungerade skadegradbedömningen som så att rapportören som angett den allvarligaste skadegraden fick sin bedömning registrerad som den slutgiltiga av säkerhetskäl, oavsett om det var helt korrekt eller ej. Eftersom en trafikskada kan se mycket värre ut än vad den i själva verket är, och vice versa, fanns det tidigare risk för att en del olyckor bedömdes som allvarliga på felaktig grund. Då polisens roll inte är att göra medicinska bedömningar när de tillkallas olycksplatser, har sjukvården därför tilldelats det slutgiltiga mandatet att ange om trafikskadade personer har allvarliga skador eller ej.

För att registrera in en trafikolycka till STRADA, behöver den uppfylla definitionerna nedan, se Tabell 3.

Tabell 3 Allmänna definitioner för indata i rapport och STRADA

Allmänna definitioner	
Fordon	Anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och som inte löper på skenor.
Väg	1. Väg, gata, torg och annan led/plats som allmänt används för trafik med motorfordon. 2. Led som är anordnad för cykeltrafik. 3. Gång- och ridbana invid en väg definierad enligt ovanstående punkter.
Vägrafikolycka med personskada	Oönskad eller oavsiktlig plötslig händelse/rad av händelser som inträffat på ett vägtransportområde där en person tagit sig fram med något färdssätt och skadats.
Färdssätt	Gång Cykel Motorcykel Personbil Lastbil Buss Övrigt fordon (sparkcykel, fyrhjuling, skateboard etc.)
Oskyddad trafikant	Fotgängare Cyklist Mopedist Motorcyklist

Källa: Transportstyrelsen, Handledning STRADA uttagsweb 2.0

Tabell 4 **Definition av vägtransportområde i denna rapport och STRADA**

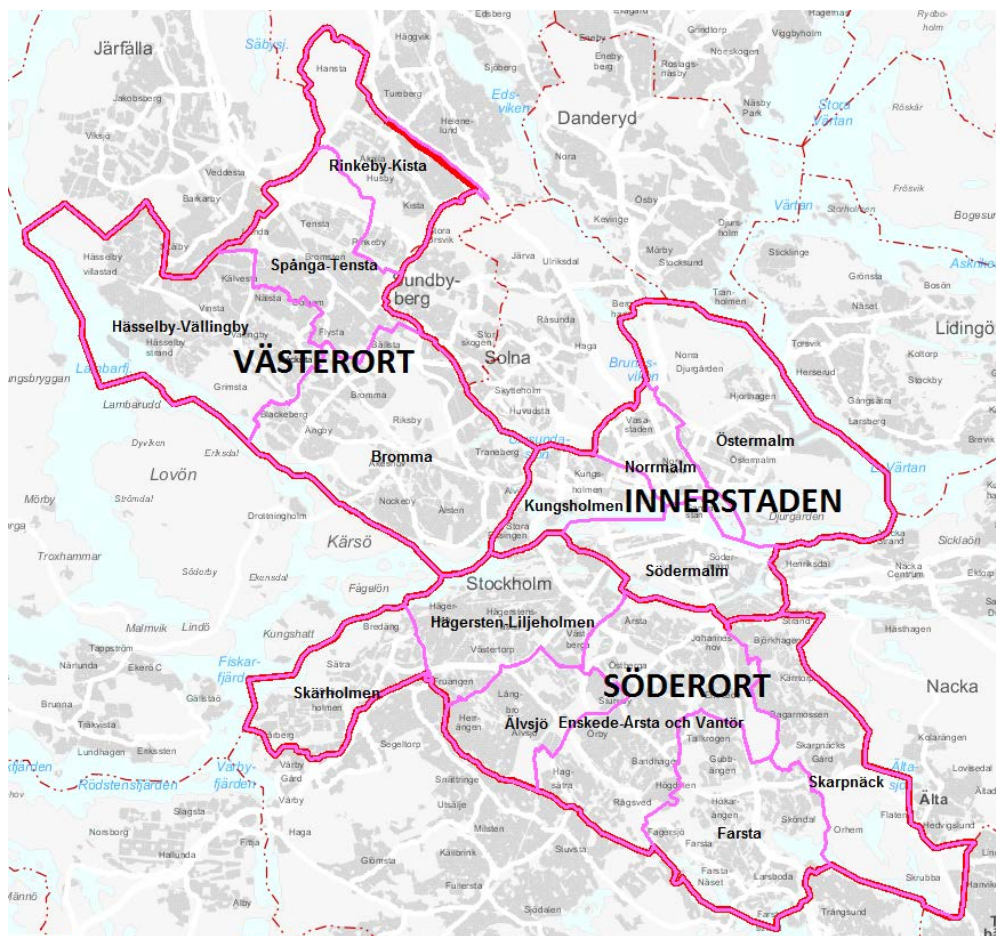
Vägtransportområde	Ej inräknat
Gatu-/Vägsträcka	Park
Gatu-/Väggörning	Parkeringshus
Gång- och Cykelbana (-väg)	Taxistation
Gångbana/Trottoar	Industri- eller hamnområde
Buss- Spårvagnshållplats	Kyrkogård
Torg	Tomt/gård/enskilt område
P-plats	Skolgård
Bensinstation	Idrottsplats
Okänd	Skogsstig

Källa: Transportstyrelsen, Handledning STRADA uttagsweb 2.0

NOT: Ovanstående platser som ej definieras som vägtransportområde togs bort från sjukhusens registrering år 2012

I rapporten beskrivs även antalet skadade i trafikolyckor per stadsområde (västerort, innerstaden och söderort), likaså görs fördelningar utifrån stadsdelsnämnder i Bilaga 2. För geografisk precisering, se Kartbild 1.

Kartbild 1 **Stockholms stad geografiskt fördelat utifrån område och tillhörande stadsdelsnämnder**



Källa: Trafikkontorets Stockholmskarta, GeoMedia

3.4 TRAFIKFÖRORDNINGEN, LAGAR OCH REGLER

I trafiken finns inga rättigheter, utan enbart skyldigheter. I Sverige lyder trafikanter under Trafikförordningen, vilken innebär att alla har ett ansvar för sin och andras säkerhet i trafiken och där en av grundbestämmelserna innebär att man ska iaktta omsorg och varsamhet efter de rådande trafikomständigheterna⁷. Kommunen i sin tur har ansvaret att utforma trafikmiljön så att olyckor i möjligaste mån kan undvikas.

Vid osäkerheter kring innebörd av olika regler, vägmarkeringar och skyltar i trafiken, se Transportstyrelsens hemsida för guidning:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Publikationer/Vag>

3.5 AVGRÄNSNINGAR

Denna rapport utgår från statistik från STRADA och tar därmed inte hänsyn till den offentliga statistiken mer än vid redovisningen av måluppfyllnaden för Stockholms stads trafiksäkerhetsmål. Det innebär att summeringar, analyser, tabeller och figurer främst utgår från sammanställningar som hämtats från Transportstyrelsens STRADA-portal.

Analyser utgår från det nya systemet med sammanvägd skadegrad och trafikantkategori, vilket gör att inga vidarejämförelser görs mellan sjukhusens och polisens inrapporteringar – vilket skiljer 2014 års rapport från tidigare.

Siffror kommer nästintill uteslutande från på STRADA:s sammanställningsfiler över skadade personer, men i de fall då materialet istället utgår från sammanställningsfiler över olyckor, anges det i rapporten.

Trafikolyckorna och de skadade personerna i olycksrapporten och bilagor avser enbart Stockholms stad, dvs. kommunen och ej Stockholms län, och har tagits fram via kommunsökning i STRADA. Datat har därefter filtrerats på enbart Stockholms kommun och analyseras i samtliga avsnitt i texten förutom rubriken Område. Områdesavsnitten och tabellerna med områdes- och stadsdelsnämndsfordelningar analyserar enbart de delar av kommunsökningen som har angivna koordinater för vart olyckan inträffat. Dessa har geokodats i GIS⁸ för att få fram uppdelningar enligt stadsdelsnämndsgränser som sedan grupperats enligt områdestillhörighet (innerstaden, söderort och västerort). Dock har långt ifrån alla olycksrapporter fullständiga koordinater vilket innebär att en del olyckor faller bort och därför inte kan analyseras ur ett områdesperspektiv. I början på respektive skadegrads områdesavsnitt redovisas hur stort bortfallet är.

I STRADA finns det sammanvägda skadegradsposter för personer med odefinierade eller ej ifyllda skador, vilket kan bero på att personen i fråga inte fullföljt sin skaderegistrering av olika anledningar (Se Tabell 2). Dessa tas det ingen hänsyn till i rapporten.

⁷ Se SFS (1998:1276), 2 kap, 1 §

⁸ Geografiska informationssystem, GeoMedia Professional