



En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen
i Stockholm

Trafikolyckor 2011

- på väg mot ett Stockholm i världsklass

www.stockholm.se/trafikkontoret



© 2012 Stockholms stad, Trafikkontoret

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

Dnr: T2012-300-04384
Författare och kontaktperson: Anna-Sofia Welander och Leena Tiippana,
Trafikplanering

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	4
TRAFIKOLYCKSRAPPORTERING	5
TRAFIKOLYCKSRAPPORTERINGEN I STOCKHOLM.....	6
UTVECKLINGEN 2007-2011	7
ANTAL OMKOMNA OCH SKADADE ENLIGT POLISEN	7
ANTAL OMKOMNA OCH SKADADE ENLIGT POLISEN OCH SJUKHUSEN	9
OMKOMNA OCH SKADADE MÅNADSVIS ENLIGT POLISEN	10
OMKOMNA OCH SKADADE MÅNADSVIS ENLIGT POLISEN OCH SJUKHUSEN.....	11
OLYCKOR OCH SKADADE EFTER OLYCKSTYP ENLIGT POLISEN	12
OLYCKOR OCH SKADADE EFTER OLYCKSTYP ENLIGT POLISEN OCH SJUKHUSEN	13
OMKOMNA OCH SKADADE EFTER FÄRDSÄTT ENLIGT POLISEN	14
OMKOMNA OCH SKADADE EFTER FÄRDSÄTT ENLIGT POLISEN OCH SJUKHUSEN	15
OMKOMNA OCH SKADADE EFTER OMRÅDE ENLIGT POLISEN OCH SJUKHUSEN	16
SKADADE EFTER ÅLDER OCH KÖN.....	17
SKADORNAS SVÅRIGHETSGRAD ENLIGT SJUKHUSEN	19
JÄMFÖRELSE MED ANDRA STORSTÄDER OCH RIKET SOM HELHET	20
PÅVERKANDE FAKTORER	22
STADENS TRAFIKSÄKERHET I FRAMTIDEN.....	23

BILAGA

TABELLER TRAFIKSKADOR 2011

KARTOR TRAFIKSKADOR 2011

SAMMANFATTNING

Rapporten redovisar trafikolyckor som inträffat i staden under 2011 och ingår som en del i uppföljningen av stadens trafiksäkerhetsprogram. Rapporten bygger på statistik över trafikolyckor med personskada enligt polisens rapportering samt uppgifter om skadade på akutmottagningar.

2011 omkom 11 personer i trafiken i Stockholm. Samtliga var oskyddade trafikanter. Åtta var gående, två cyklister och en var motorcyklist. Fyra av de åtta gående blev påkörda på övergångsställe eller gångpassage. Två gående omkom i samband med backning. Båda var äldre än 80 år.

Enligt polisens rapporter dödades och skadades totalt 1 888 personer. Därutöver har akutsjukhusen i länet rapporterat in ytterligare 2 847 personer som trafikskadats i Stockholm. Tillsammans med polisens uppgifter innebär detta 4 735 trafikskadade personer.

Den största skillnaden mellan polisens och sjukhusens statistik är fördelningen mellan trafikantgrupperna. Den största skillnaden mellan polisens och sjukhusens statistik är fördelningen mellan trafikantgrupperna. Enligt polisens statistik är 62 procent av de skadade bilister och 29 procent gående och cyklister. Enligt sjukhusen är 29 av de skadade bilister och 67 procent gående och cyklister. Den sammanslagna statistiken visar att det är lika många gående som bilister som trafikskadas i Stockholm.

En tredjedel av alla trafikskadade, drygt 1 500 personer, skadades som gående i singelolyckor, d.v.s. halkade eller ramlade omkull utan att någon annan var inblandad.

Gående, cyklister, mopedister och motorcyklister får svårare skador än de som åker i bil. Det visar sjukhusens klassificering av skadornas svårighetsgrad. Singelolyckor med gående leder till ett stort antal personer med svåra skador.

Stadens övergripande mål för trafiksäkerheten är en 40-procentig minskning av antalet omkomna och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor fram till 2020. 2011 registrerade polisen 10 procent fler svårt skadade än 2010. Antalet personer som enligt polisen blir svårt skadade varierar kraftigt mellan åren. Det är därför vanskligt att dra långtgående slutsatser mellan enskilda år.

Ekonomisk tillväxt tillsammans med fortsatt inflyttning kommer att leda till ökade trafikmängder i Stockholm. Antalet äldre ökar. Staden har ett uttalat mål att öka cykeltrafiken. Dessutom planeras för ett utbyggt spårvagnsnät. Utan satsningar på effektiva trafiksäkerhetsåtgärder kommer dessa faktorer med stor sannolikhet att leda till en ökning av antal människor som trafikskadas i Stockholm.

TRAFIKOLYCKSRAPPORTERING

Den svenska trafikolycksstatistiken bygger på uppgifter som lagras i databasen STRADA (Swedish TRAffic Accident Data Acquisition), som Transportstyrelsen har huvudmannskapet för. STRADA bygger på uppgifter från två källor. Polisen registrerar trafikolyckor som de har fått kännedom om och som lett till personskada. Denna registrering är rikstäckande i STRADA sedan årsskiftet 2003. Dessutom registrerar de flesta akutsjukhusen personer som har sökt vård efter att ha skadat sig i trafiken.

Långt ifrån alla trafikolyckor kommer till polisens kännedom. Sjukhusregistreringen ger därför ett viktigt tillskott i kunskapen om trafikskador. Dels minskar det stora mörkertal som finns i polisens statistik, dels blir kunskapen om skadegraden bättre genom sjukhusens diagnoser av de skadade.

I dagsläget är nästan alla akutmottagningar anslutna till STRADA. Sjukhusregistreringen omfattar också singelolyckor med gående, alltså olyckor där gående halkat eller ramlat omkull. Dessa olyckor ingår inte i den officiella definitionen av vägtrafikolycka. Polisens statistik ska därför inte omfatta singelolyckor med gående. Samtidigt utgör dessa olyckor den största delen av skador bland gående.

Mörkertalet i polisens trafikolycksstatistik är särskilt stort för oskyddade trafikanter. Det finns flera anledningar till det. En orsak är att olyckor med gång- och cykeltrafikanter ofta ger små störningar i trafiken, jämfört med bilolyckor (som fordonshaveri eller bärgning med trafikstörningar som följd). Det finns alltså ofta mindre anledning att tillkalla polis när en oskyddad trafikant har skadats i trafiken, och den skadade förs ofta direkt till sjukhus.

Trots rapportering från både polis och sjukhus finns det ett mörkertal i olycksstatistiken. Dels finns ett bortfall i sjukhusrapporteringen då det krävs ett medgivande av patienten att uppgifterna registreras i STRADA. Dessutom finns det personer som varken anmäler till polis eller kommer till ett akutsjukhus efter en skada i trafiken.

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

Trafikolycksrapporteringen i Stockholm

I Stockholm har det under flera år skett en stegvis anslutning av akutsjukhusen. Det är därför svårt att göra jämförelser mellan åren. Huddinge sjukhus var först ut i länet och startade sin rapportering år 2003. Karolinska sjukhuset och Astrid Lindgrens barnsjukhus anslöt sig hösten 2006, Södersjukhuset 2008, Sankt Görans sjukhus 2009, Danderyds sjukhus i slutet av 2010 och senast Närakuten för barn i mitten av 2011. Sankt Görans sjukhus hade ett halvårs uppehåll i registreringen under 2011.

Förändringar i sjukhusrapportering och underrapporteringen i polisens statistik försvårar arbetet med att analysera och tolka trafikolycksstatistiken. Dessutom är antalet olyckor som inträffar relativt få. Enskilda olyckor och slumpmässiga variationer kan därför få stort procentuellt genomslag. Det gäller särskilt när man, som i den här rapporten, studerar ett begränsat geografiskt område och kortare tidsperioder.

Det gäller alltså att vara försiktig med att tolka små procentuella förändringar mellan olika år, olika trafikantgrupper eller olika ålderskategorier som faktiska och verkliga förändringar eller skillnader i trafiksäkerhetsläget.

UTVECKLINGEN 2007-2011

I den här rapporten presenteras statistik över trafikolyckor som inträffat i Stockholms stad 2011 dels för året i sig, dels i förhållande till utvecklingen de senaste åren. Rapporten bygger på statistik över trafikolyckor med personskada enligt polisens rapportering samt uppgifter om skadade på registrerande akutmottagningar. Vad gäller sjukhusregistreringen saknas ibland uppgift om kommun eller plats i kommunen. Olyckor där plats i kommunen är okänd, men där det finns uppgift om att skadan har inträffat i Stockholm ingår i statistiken. Av de skadade som finns registrerade i Stockholms län, men där det saknas uppgift om kommun uppskattar kontoret att cirka 300 har inträffat i Stockholms stad. Dessa 300 ingår inte i följande avsnitt, men kan ändå läggas till det totala antalet skadade som redovisas.

2010 var första året med sjukvårdsstatistik med god geografisk täckning för Stockholm. Bortfall finns främst för norra innerstaden under januari till september 2010 med cirka 150-200 skadade. 2011 hade Sankt Görans sjukhus ett uppehåll i registreringen mellan mars och oktober, vilket ger ett uppskattat bortfall på cirka 270 skadade personer. Bortfallet berör främst Norrmalm, Östermalm och Västerort.

Antal omkomna och skadade enligt polisen

2011 omkom 11 personer i trafiken i Stockholm och 272 personer blev svårt skadade. Förutom de som fick svåra skador, skadades ytterligare 1 605 personer lindrigt. Sammanlagt skadades 1 888 personer enligt polisens statistik. De senaste fyra åren har antalet skadade legat ungefär på samma nivå och skillnaderna är marginella.

Gående, cyklister och motorcyklister dominerar bland dem som omkommer i Stockholm. Samtliga omkomna under 2011 var oskyddade trafikanter, åtta gående, två cyklister och en motorcyklist. Fyra av de åtta gående blev påkörda på övergångsställe eller gångpassage. Två gående omkom i samband med backning. Båda var äldre än 80 år.

Sex av de omkomna var kvinnor och fem var män. Tre var äldre än 64 år.

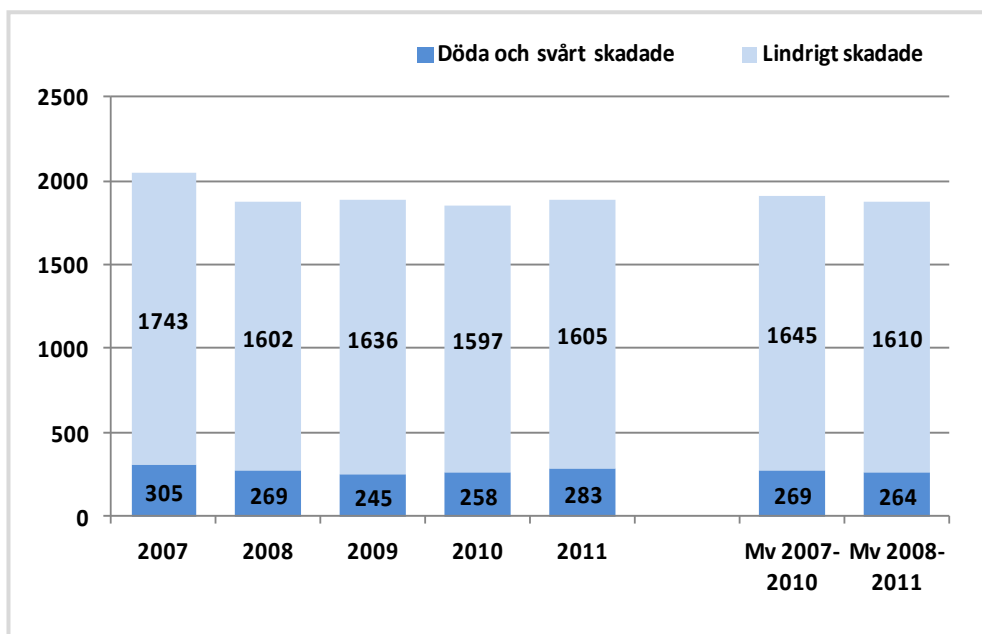


Diagram 1. Antal skadade efter skadegrad och år enligt polisen. Mv=medelvärde.

Antalet personer som enligt polisen blir svårt skadade varierar kraftigt mellan åren. Det är därför vanskligt att dra långtgående slutsatser mellan enskilda år. Medelvärdet för de senaste fyra åren 2008-2011 är 2 % lägre än perioden 2007-2010.

Åren 2010 och 2011 visar en ökning av antal gående som blivit svårt skadade i olyckor med motorfordon samt i kollisioner med cyklister och mopedister jämfört med åren 2008 och 2009. Även antal svårt skadade cyklister har ökat. Ökningen har skett i alla typer av olyckor, såväl i singel som i kollisioner med andra trafikanter.

Nästan hälften av alla olyckor 2011 som ledde till dödliga eller svåra personskador inträffade i innerstaden. 70 procent av olyckor med svårt skadade gående eller cyklister inträffade i innerstaden.

Antal omkomna och skadade enligt polisen och sjukhusen

I diagrammet nedan visas antal skadade efter färdstätt samt vem som registrerat den skadade personen. Den understa delen av stapeln visar antal skadade per färdstätt som bara finns i polisens rapportering (blå färg) dvs. inte i sjukhusens rapportering. Överst i staplarna visas skadade som bara finns i sjukhusrapporteringen och som aldrig kommit till polisens kännedom (röd färg). Där emellan visas det antal skadade som rapporterats av både polisen och sjukhusen.

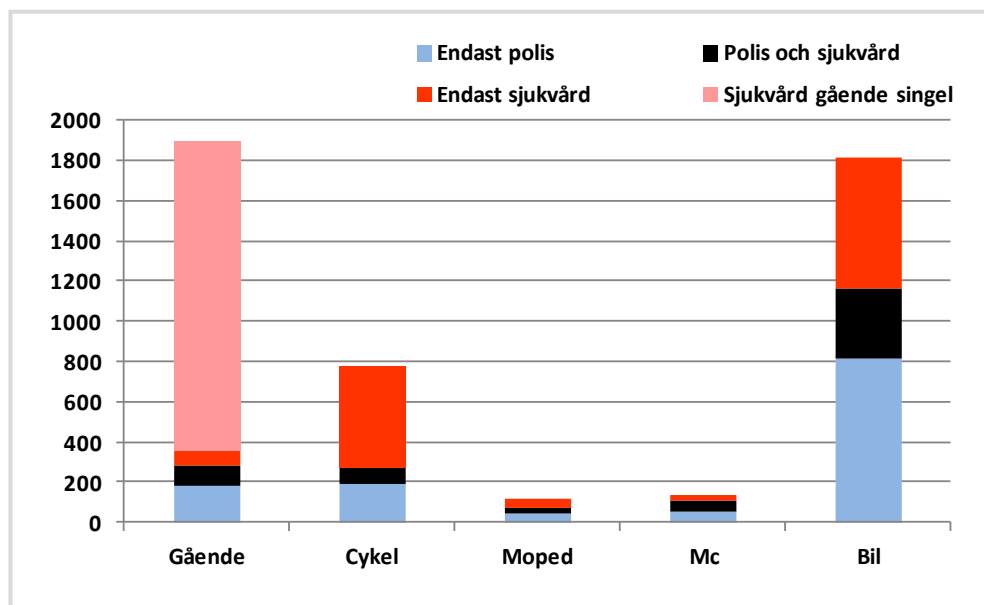


Diagram 2. Antal skadade färdstätt och uppgiftslämnare 2011.

Av diagrammet framgår tydligt att sjukhusregistreringen tillför ett betydande antal skadade till olycksstatistiken. År 2011 rapporterade sjukhusen sammanlagt in ytterligare 2 847 trafikskadade personer. Tillsammans med polisens uppgifter blir det 4 735 trafikskadade i Stockholm i förra året. Detta är mycket nära det antal på 5 000 skadade årligen som Trafikkontoret gjort en uppskattning på innan det fanns god täckning av sjukhusrapportering i Stockholm.

En tredjedel av det totala antalet trafikskadade, 1 544 personer, skadades som gående i singelolyckor, d.v.s. halkade eller ramlade omkull utan någon annan inblandad.

Omkomna och skadade månadsvis enligt polisen

Diagrammet nedan visar antal skadade fördelade över årets tolv månader enligt polisen statistik. Den heldragna linjen visar hur olyckorna i genomsnitt fördelat sig över årets tolv månader under åren 2007-2010.

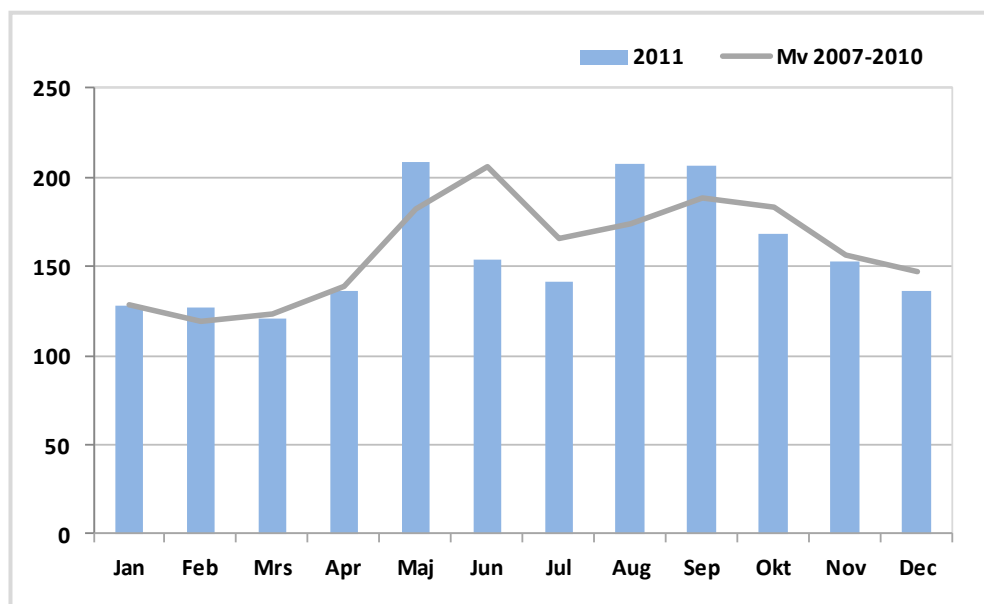


Diagram 3. Antal skadade månadsvis enligt polisen. Mv=medelvärde.

Trafikolyckorna och skadade fördelar sig i stort sett likadant som trafiken. Under sommarhalvåret är trafiken intensiv, med många bilar, cyklar och gående, vilket leder till fler konflikter och olyckor. Mellan maj till oktober brukar skadetalen vara högre med en nedgång under juli, som är den vanligaste semester månaden. Förra året skadades flest personer jämfört med de fyra föregående åren. De årliga variationerna kan delvis bero på slumpen och väderleksförhållandena.

Omkomna och skadade månadsvis enligt polisen och sjukhusen

Statistiken från sjukhusen ger en annan fördelning över året där fler olyckor inträffat under höst- och vintermånaderna än under sommarhalvåret. Detta beror till främst på singelolyckorna med gående.

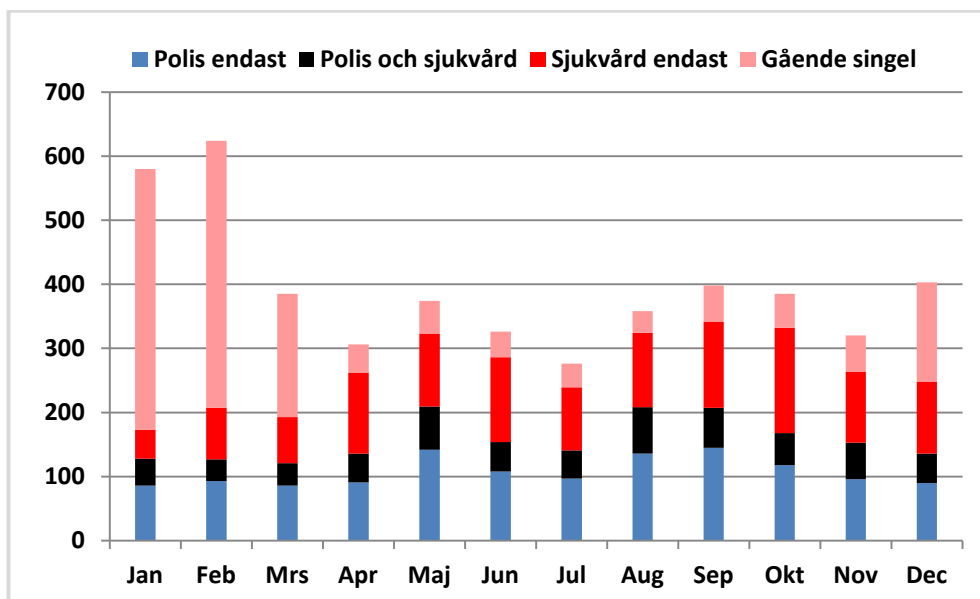


Diagram 4. Antal skadade 2011 månadsvis enligt polisen och sjukhusen.

Både 2010 och 2011 redovisade sjukhusen drygt 1500 gående som skadats i singelolyckor. Under 2010 var 71 procent av de gående som hade halkat på grund av is och snö. Motsvarande andel var 66 procent under 2011. Stockholm hade två snörika vintrar 2009/2010 och 2010/2011. Under januari och februari 2011 var akutmottagningarna högt belastade för att många gående hade ramlat på hala och snöiga gator och vägar. Detta syns tydligt i skadestatistiken.

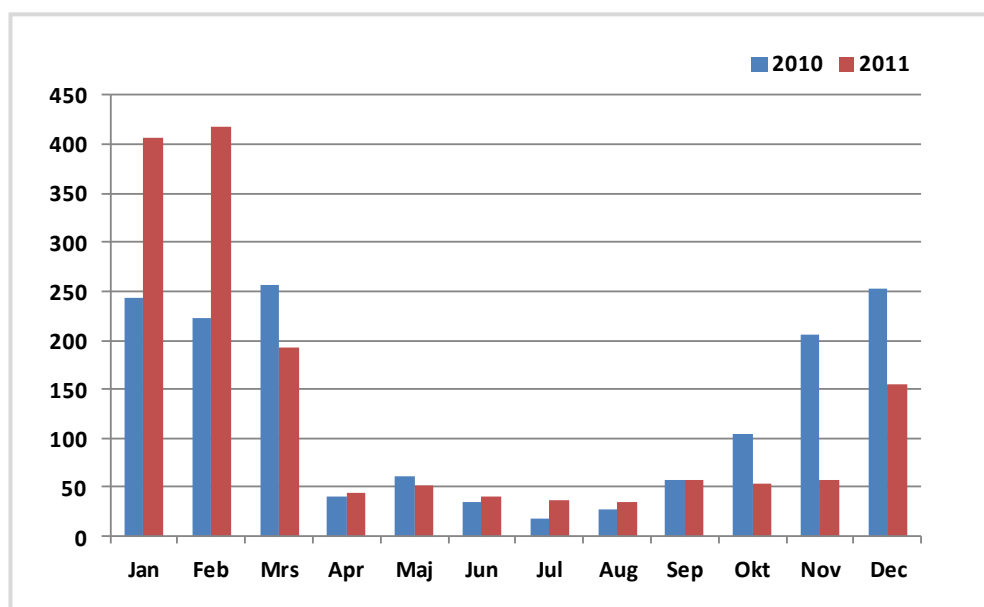


Diagram 5. Antal skadade gående i singelolyckor månadsvis.

Olyckor och skadade efter olyckstyp enligt polisen

Enligt polisens statistik skadas flest personer i upphinnandeolyckor, alltså påkörningar bakifrån och i kollisioner mellan motorfordon och gående eller cyklister.

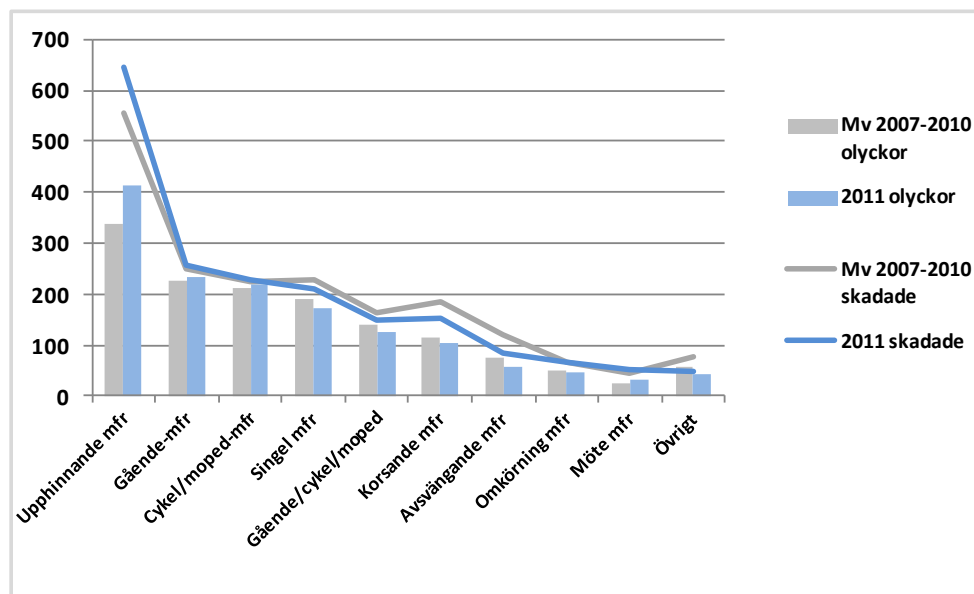


Diagram 6. Antal olyckor och skadade efter olyckstyp enligt polisen. Mv=medelvärde. Mf=motorfordon.

Vad gäller motorfordonsolyckor skadades något färre i olyckor med avsvängande fordon, fordon med korsande färdriktning och singelolyckor i jämförelse med medelvärdet för 2007-2010. I upphinnandeolyckor skadades närmare 90 personer fler. Övriga skillnader är små och kan bero på slumpmässiga variationer.

Under det senaste decenniet har cykeltrafiken ökat kraftigt. Skadade cyklister har totalt sett inte ökat i samma utsträckning. Ett medelvärde för de senaste fem åren ger en ökning på 13 procent jämfört med 2002-2006. Däremot har antalet skadade cyklister i kollision med cyklister eller gående ökat med 25 procent. I singelolyckor är ökningen 88 procent.

Olyckor och skadade efter olyckstyp enligt polisen och sjukhusen

Statistiken från både polis och sjukhus ger även här en annan bild. Den enskilt största olyckstypen är singelolyckor med gående. Därefter kommer upphinnandeolyckor. På tredje plats kommer olyckor där cyklister, gående och mopedister skadats utan inblandning av motorfordon. I dessa olyckor ingår singelolyckor med cykel och moped samt olika typer av kollisioner mellan de tre trafikantslagen.

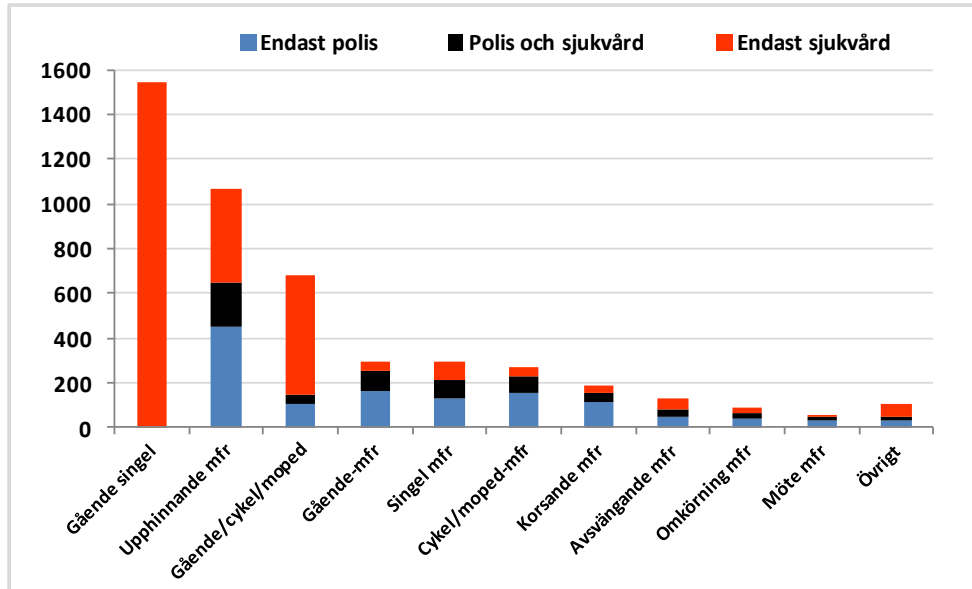


Diagram 7. Totalt antal skadade efter olyckstyp och uppgiftslämnare 2011.

Som framgår av diagrammet tillför sjukhusrapporteringen ett stort antal personer som skadats i upphinnandeolyckor mellan motorfordon samt i olyckor mellan gående, cyklister och mopedister.

Omkomna och skadade efter färsätt enligt polisen

I polisens statistik är majoriteten av de skadade bilåkande, 1 163 personer år 2011. I kategorin bil ingår här personbil, lastbil, buss och även några skadade i spårvagn eller arbetsfordon. Under de senaste åren har antalet skadade bilister minskat jämfört med tidigare år.

15 procent, 283 personer, av de skadade var gående. De flesta, 87 procent, skadades i kollision med bil eller motorcykel. Var åttonde gående skadades i kollision med en cyklist eller mopedist.

23 procent, 270 personer, är skadade cyklister, vilket är en liten ökning jämfört med medelvärdet för 2007-2010. De flesta cyklister, 70 procent, skadades i kollision med bil eller motorcykel.

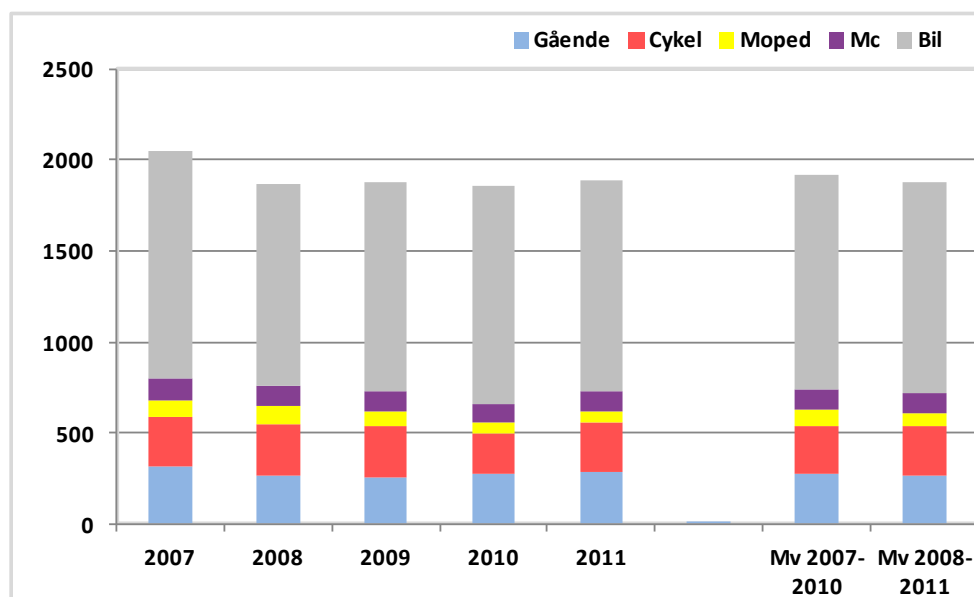


Diagram 8. Antal skadade efter färsätt och år enligt polisen. Mv=medelvärde.

Mopedisterna är relativt få bland de skadade, 68 personer år 2011, vilket är något fler än året innan, men 18 procent färre än medelvärdet för de fyra föregående.

Varje år skadas omkring 100 motorcyklister. 30 procent av dessa skadades i singelolyckor. Motsvarande andel för 2010 var 43 procent.

Omkomna och skadade efter färdstätt enligt polisen och sjukhusen

Sammanlagt har polisen och sjukhusen rapporterat in 4 735 trafikskadade i Stockholm under 2011. Drygt 1 500 av dessa är gående som halkat, snubblat eller fallit omkull utan någon annan inblandad. Gåendes singelolyckor står alltså för en tredjedel av alla trafikskadade i Stockholm.

I den sammanlagda statistiken 38 procent av alla skadade trafikanter bilister. De gående står för en något större andel, 40 procent. Detta kan jämföras med polisens statistik där de gående utgör 15 procent av alla trafikskadade.

I den sammalagda statistiken är alltså gåendes trafikolycksproblem lika stort som bilisternas. Som framgår av diagram 9 tillkommer också ett stort antal skadade cyklister i sjukhusrapporteringen.

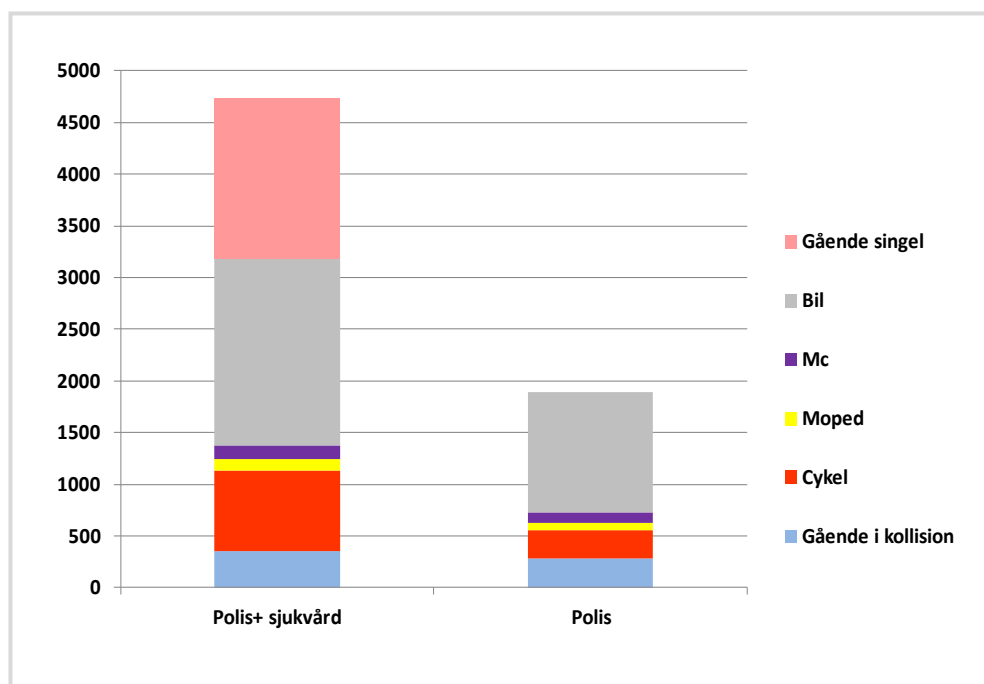


Diagram 9. Antal skadade efter färdstätt 2011 enligt polis och sjukhus.

Den största skillnaden mellan polisens och sjukhusens statistik är fördelningen mellan trafikantgrupperna. Enligt polisens statistik är 62 procent av de skadade bilister och 29 procent gående och cyklister. Enligt sjukhusen är 29 av de skadade bilister och 67 procent gående och cyklister .

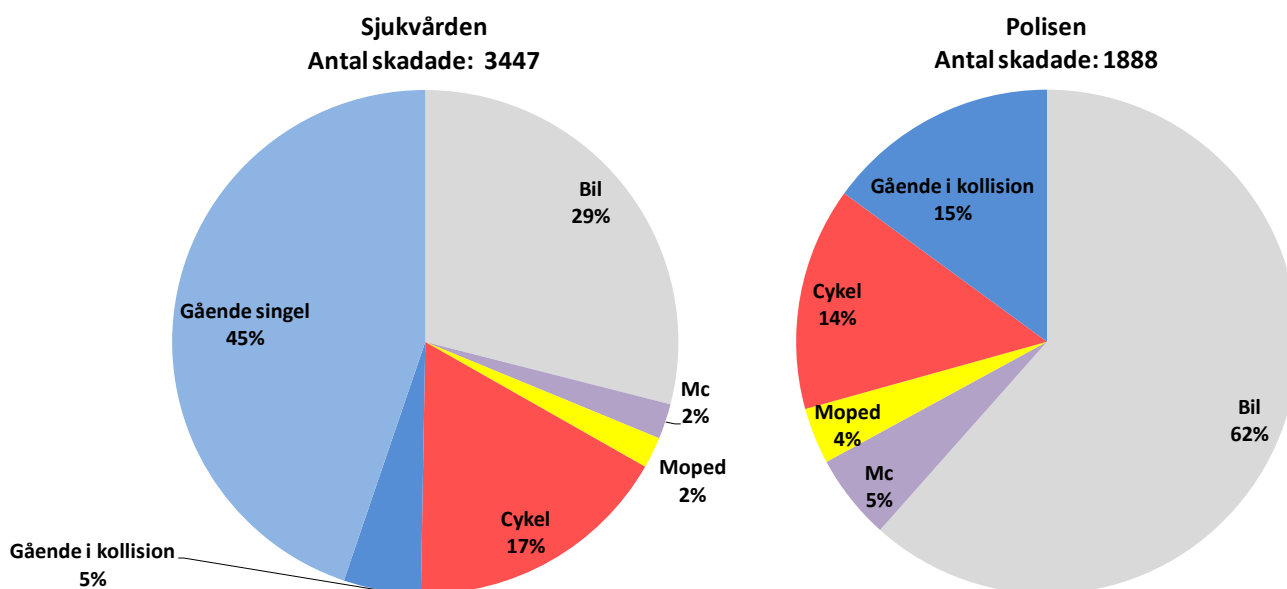


Diagram 10. Skadade 2011 efter trafikantkategori enligt sjukhusen i jämförelse med polisen.

Omkomna och skadade efter område enligt polisen och sjukhusen

Fler gående och cyklister skadas i innerstaden än i ytterstaden. Det beror bland annat på att deras exponeringstal är större i innerstaden. Där fler människor går och cyklar är sannolikheten högre att någon ska skadas.

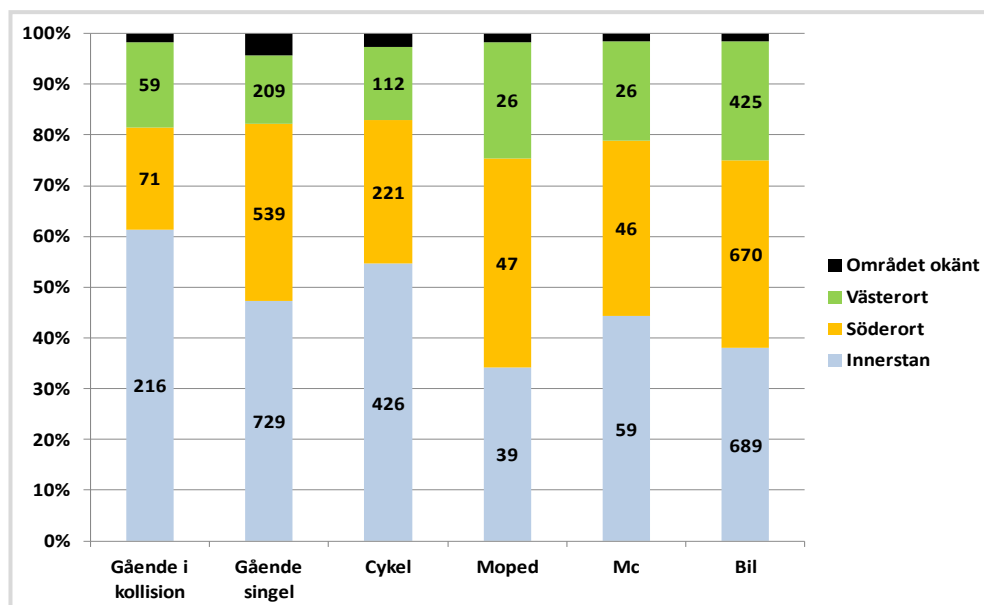


Diagram 11. Alla skadade 2011 enligt polis och sjukhus. Relativ fördelning per område och färdssätt.

I ytterstaden är det fler bilåkande som skadas. I ytterstaden finns flera trafikleder med hastighetsbegränsningen 70 km/tim och även statliga vägar med 90 km/tim. Trafiken är också glesare än i innerstaden, vilket kan inbjuda förare att välja en högre hastighet. Hastigheterna är avgörande både för risken att en olycka ska inträffa och för hur allvarliga konsekvenserna blir om den inträffar. I ytterstaden finns dessutom fler planskildheter som separerar gående och cyklister från biltrafiken, vilket ger en bättre trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Skadade efter ålder och kön

Enligt polisens statistik skadas fler män än kvinnor i trafiken. Kvinnorna utgör 39 procent av alla skadade i polisens statistik för 2011. 68 procent av skadade fordonsförare var män. Kvinnorna har i högre utsträckning skadats som bilpassagerare (55%) och gående (57%).

Blande de äldre trafikanterna, över 75 år, har fler kvinnor än män skadats. Detta kan till viss del förklaras av att det i denna åldergrupp finns fler kvinnor, eftersom de i genomsnitt lever längre än män. Generellt sett är dessutom kvinnors kroppar skörare än mäns vilket innebär att de riskerar att få svårare skador än män som drabbas av motsvarande kraft i en olycka.

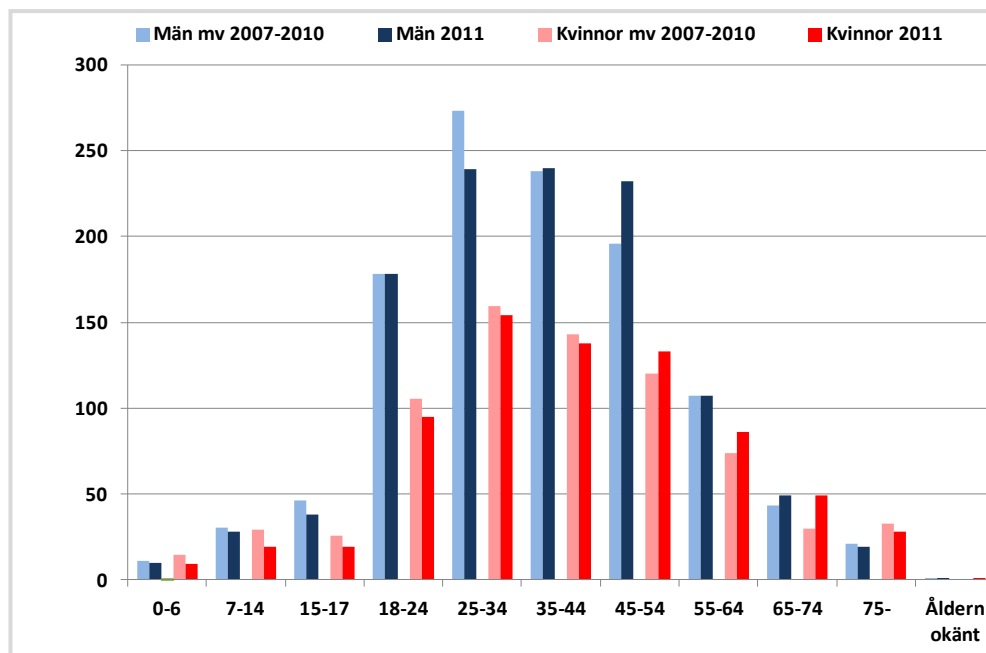


Diagram 12. Antal skadade per åldersgrupp och kön enligt polisens rapportering. Mv=medelvärde.

För skadade under 45 år samt äldre än 75 år har antalet skadade minskat bland både kvinnor och män. Undantag är män 18-24 år och 35-44 år, där skadenivån är samma som under de fyra föregående åren. För skadade 45-74 år har antalet skadade ökat både bland kvinnor och män, med undantag för män 55-64 år, där skadenivån är samma som under de fyra föregående åren.

I singelolyckor med gående är två tredjedelar av de skadade kvinnor. Om singelolyckorna med gående inkluderas i olycksstatistiken skadas lika många män som kvinnor i trafiken.

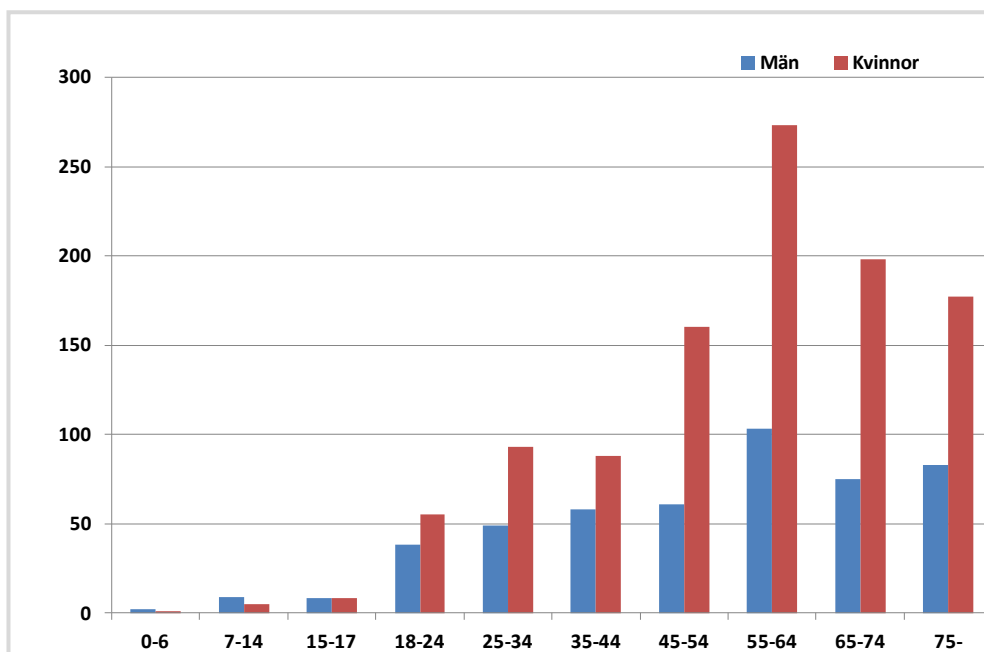


Diagram 13. Antalet skadade fotgängare i singelolyckor per åldersgrupp och kön år 2011.

Barn drabbas generellt sett sällan av vägtrafikskador i Stockholm. I synnerhet som man ser till deras andel av befolkningen. Åldersgrupperna 18-24 år, 45-54 och 55-64 år har högst antal skadade i förhållande till deras befolkningsantal.

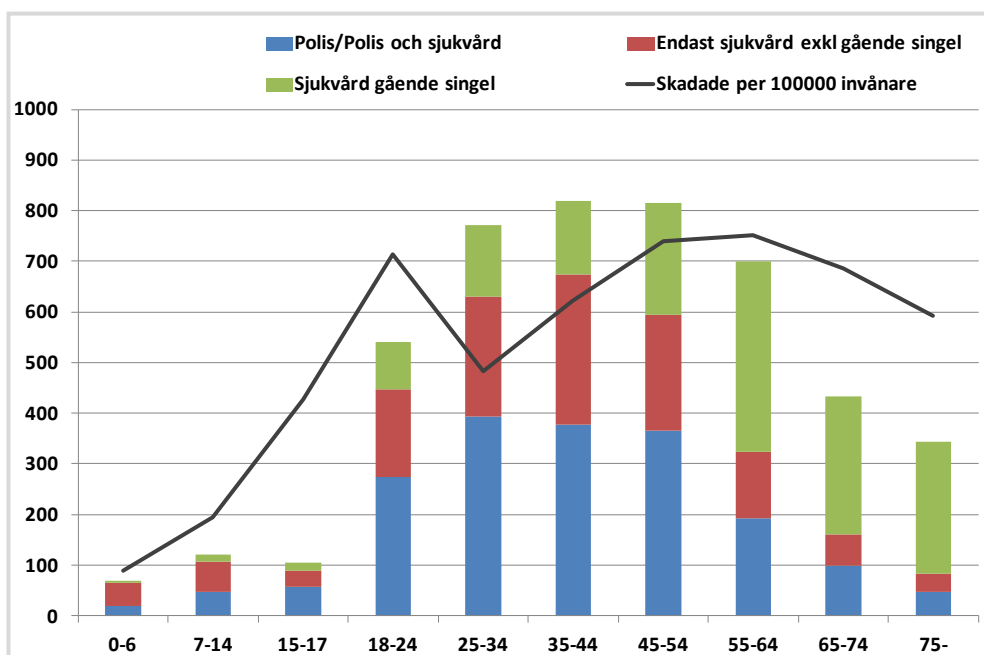


Diagram 14. Antal skadade per åldersgrupp och antal skadade per 100000 invånare år 2011.

Skadornas svårighetsgrad enligt sjukhusen

I sjukhusregistreringen baseras graden på skadans svårighet på sjukhusens diagnoser. Det ger en avsevärt bättre bild av skadegraden än vad som finns i polisens statistik.

Sjukhusen klassificerar skador enligt den så kallade ISS-skalan (Injury Severity Score) där en högre siffra innebär allvarligare skada. Enligt Trafikverket klassificeras skadegraden enligt följande:

- Oskadad: ISS 0
- Lätt skadad: ISS 1-3
- Måttligt skadad: ISS 4-8
- Allvarligt skadad: ISS 9-

Diagram 15 visar sjukhusens bedömning av skadegraden för de som registrerats i Stockholm 2011. Här redovisas även de personer som besökt en akutmottagning efter en trafikolycka, men där sjukvården efter en undersökning bedömt personen som oskadad.

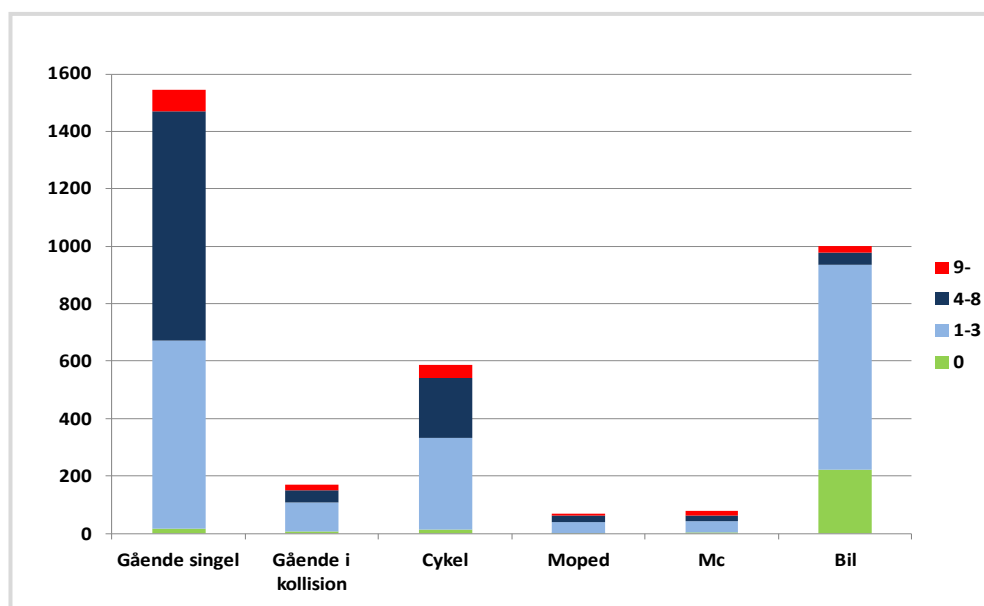


Diagram 15. Skadade efter skadegrad (ISS) och färdstätt år 2011 enligt sjukhusen

Statistiken visar att en större andel av de oskyddade trafikanterna, alltså gående, cyklister, mopedister och motorcyklister, får svårare skador än de som åker i bil.

De olyckor där gående halkat eller snubblat ger ett stort antal personer med svåra skador.

Jämförelse med andra storstäder och riket som helhet

11 dödade personer i stockholmstrafiken under 2011 motsvarar 1,3 trafikdödade per 100 000 invånare. Det är betydligt färre än motsvarande siffra för Sverige som helhet (3,4). Även när de svårt skadade tas med i jämförelsen är läget något bättre i Stockholm (33) än i riket (37).

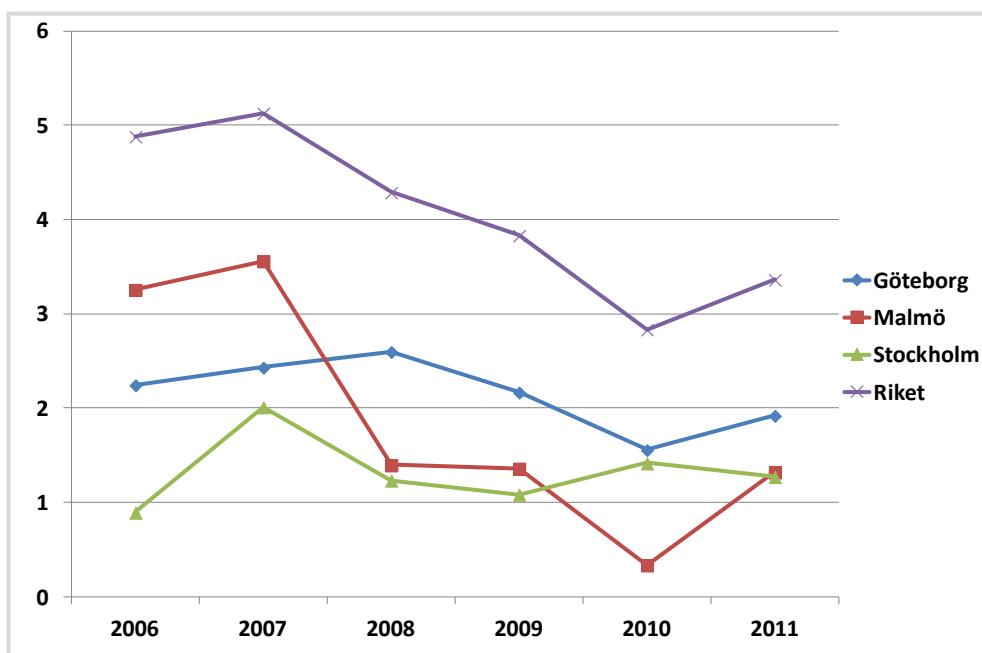


Diagram 16. Antal dödade i trafikolyckor per 100000 invånare.

Också i landets andra två storstadskommuner Göteborg och Malmö är trafiksäkerheten, räknad per invånare, bättre än i riket. Det finns minst två bidragande faktorer till storstadskommunernas jämförelsevis goda trafiksäkerhet. Dels innebär tätortstrafik lägre hastigheter, och därmed färre och lindrigare skador än landsbygdstrafiken. Dessutom utnyttjas landsbygdskommunernas vägnät ofta av stora delar genomfartstrafik. Landsbygdskommunernas vägar hanterar därför ofta mer trafik än vad de borde i förhållande till befolkningsunderlaget.

I diagram 16 ovan ingår även gående som blivit påkörda av spårvagn inräknade. Dessa ingår inte i Sveriges officiella statistik för vägtrafikolyckor.

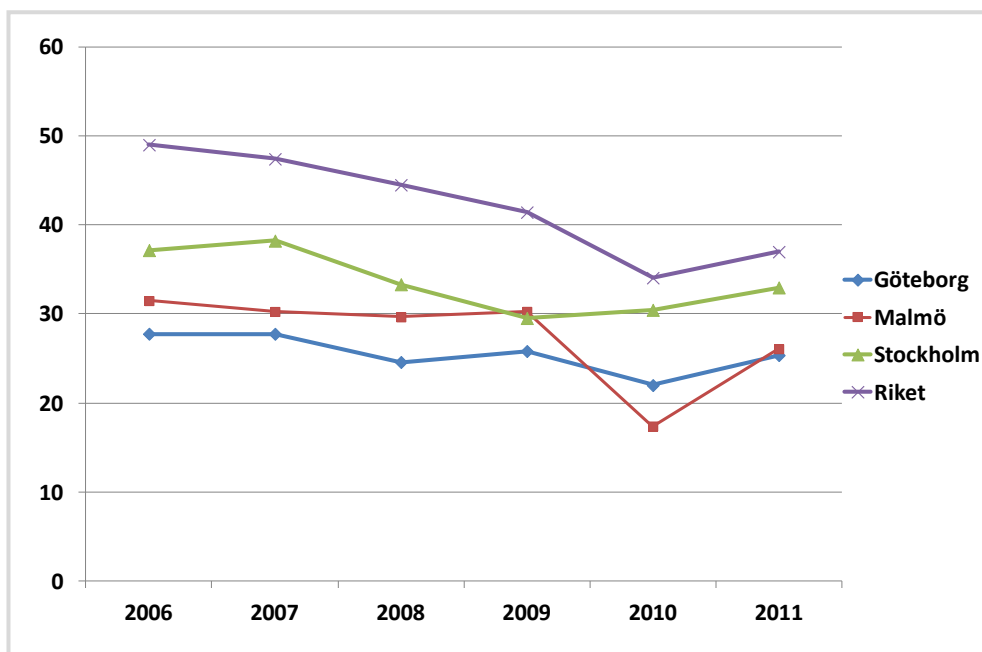


Diagram 17. Antal dödade och svårt skadade i trafikolyckor enligt polisen per 100000 invånare.

Jämfört med övriga landet har de tre storstadskommunerna mycket gemensamt. En jämförelse av skadetalen mellan de tre kommunerna ge en mer delad bild.

Malmö och Stockholm har lägre antal trafikdödade per invånare än Göteborg. Däremot har Stockholm fler svårt skadade, enligt polisens bedömning, per invånare än både Göteborg och Malmö.

I både Göteborg och Malmö finns en långvarig tradition bland sjukhusen att registrera trafikskadade. En jämförelse mellan de uppgifter som finns från sjukhusen i Malmö, Göteborg och Stockholm visar inte på några större skillnader i andel svårt skadade. Detta styrker påståendet att polisen registrerar svåra skador på olika sätt i olika delar av landet. Det gäller alltså att vara försiktig i jämförelser mellan städerna.

PÅVERKANDE FAKTORER

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

Invånarantalet i Stockholm ökar för varje år. Mellan 2007 och 2011 har stadens befolkning ökat med 9 procent, vilket innebär en ökad efterfrågan på transporter. Antalet äldre ökar vilket kan komma att påverka trafikskadeutvecklingen.

Biltrafikens ökning i Stockholmsregionen som helhet har mattats av. Trafikkontorets årliga trafikmätningar för de senaste åren visar på förändringar med endast enstaka procent. Detta gäller såväl för trafiken över kommunens yttre gränser som för trafiken in över tullarna. Lokalt finns stora förändringar, men de beror oftast på tillfälliga vägarbeten.

Sammantaget ger detta att trafiken i Stockholms stad i stort sett varit oförändrad under de senaste åren, men att den, främst på grund av trängselskatten, minskat något jämfört med 2005.

Under det senaste decenniet har cykeltrafiken ökat kraftigt. Denna ökning har inte gett motsvarande ökning i antal skadade cyklister.

STADENS TRAFIKSÄKERHET I FRAMTIDEN

I stadens trafiksäkerhetsprogram är det övergripande målet fram till 2020 en 40-procentig minskning av antalet dödade och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor.

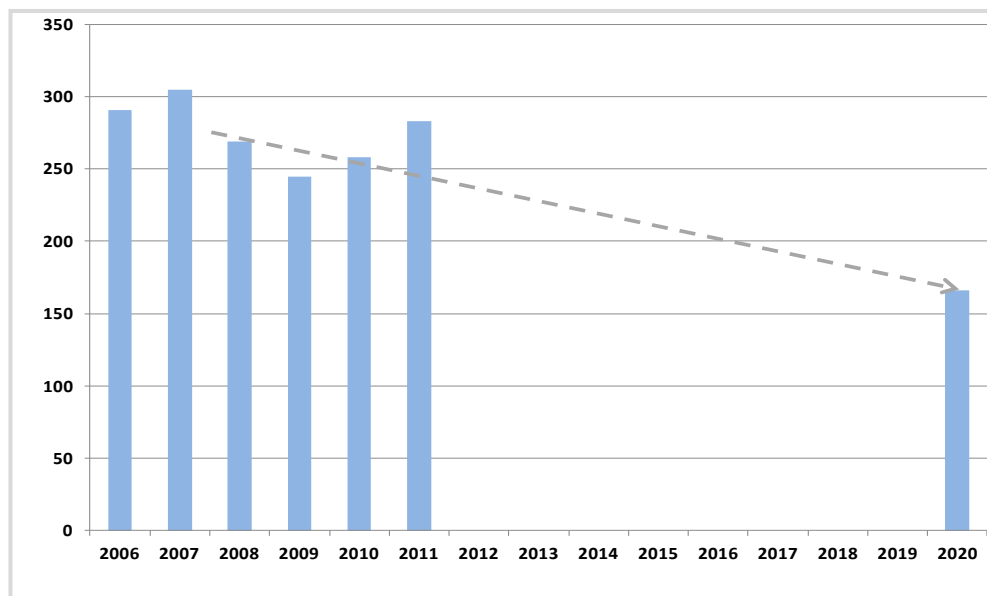


Diagram 17. Döda och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor samt stadens mål för 2020.

Totalt registrerade polisen två procent fler skadade 2011 än året innan och antalet svårt skadade var 10 procent fler.

En vändande konjunktur, tillsammans med fortsatt inflyttning, kommer att leda till ökat transportbehov och därmed ökade trafikmängder i Stockholm. Det faktum att gruppen äldre ökar och att många fortsätter att köra bil allt högre upp i åldrarna kommer att också påverka trafikarbetet. Staden har hög ambition att öka cykeltrafiken. Dessutom planeras för ett utbyggt spårvägsnät.

Utan större satsningar på effektiva trafiksäkerhetsåtgärder kommer dessa faktorer med största sannolikhet att leda till en ökning av skadade människor i trafiken i Stockholm. Det kommer därför att krävas betydande insatser på trafiksäkerhetsområdet under de kommande åren om staden ska lyckas i sina ambitioner fram till 2020.

BILAGA

Tabeller trafikskador 2011

Antal dödade och svårt skadade områdesvis enligt polisen						
Område	2007	2008	2009	2010	2011	Medelv
Innerstan	144	132	110	130	136	130
Söderort	69	56	58	66	81	66
Västerort	92	81	77	62	66	76
Totalt	305	269	245	258	283	272

Totalt antal skadade 2011 områdesvis och efter färdstätt och uppgiftslämnare							
Område	Rapportör	Färdstätt					Totalt
		Gående	Cykel	Moped	Mc	Bil	
Innerstan	Polis/Polis+sjukvård	185	184	26	48	422	865
	Endast sjukv exkl gående singel	31	242	13	11	267	564
	Sjukvård gående singel	729					729
	Summa	945	426	39	59	689	2158
Söderort	Polis/Polis+sjukvård	50	45	26	35	442	598
	Endast sjukv exkl gående singel	21	176	21	11	228	457
	Gående singel	539					539
	Summa	610	221	47	46	670	1594
Västerort	Polis/Polis+sjukvård	48	41	16	21	299	425
	Endast sjukv exkl gående singel	11	71	10	5	126	223
	Gående singel	209					209
	Summa	268	112	26	26	425	857
Okänt	Endast sjukv exkl gående singel	6	21	2	2	28	59
	Gående singel	67					67
	Summa	73	21	2	2	28	126
Hela staden	Polis/Polis+sjukvård	283	270	68	104	1163	1888
	Endast sjukv exkl gående singel	69	510	46	29	649	1303
	Sjukvård gående singel	1544					1544
	Summa	1896	780	114	133	1812	4735

Skadade personer efter färdstätt, område och stadsdelsnämnd 2011				
Område och stadsdelsnämnd	Polis eller polis och sjukvård	Endast sjukvård exkl gående singel	Sjukvård, gående singel	Totalt
Innerstan totalt	865	564	729	2158
Gående	185	31	729	945
Cykel	184	242	0	426
Moped	26	13	0	39
Mc	48	11	0	59
Bil	422	267	0	689
Kungsholmen	167	91	70	328
Gående	19	3	70	92
Cykel	28	23		51
Moped	5	3		8
Mc	11	3		14
Bil	104	59		163
Norrmalm	274	128	195	597
Gående	76	13	195	284
Cykel	70	51		121
Moped	6	1		7
Mc	13	2		15
Bil	109	61		170
Södermalm	262	227	350	839
Gående	53	12	350	415
Cykel	54	107		161
Moped	11	6		17
Mc	12	2		14
Bil	132	100		232
Östermalm	162	118	114	394
Gående	37	3	114	154
Cykel	32	61		93
Moped	4	3		7
Mc	12	4		16
Bil	77	47		124

Skadade personer efter färdstätt, område och stadsdelsnämnd 2011

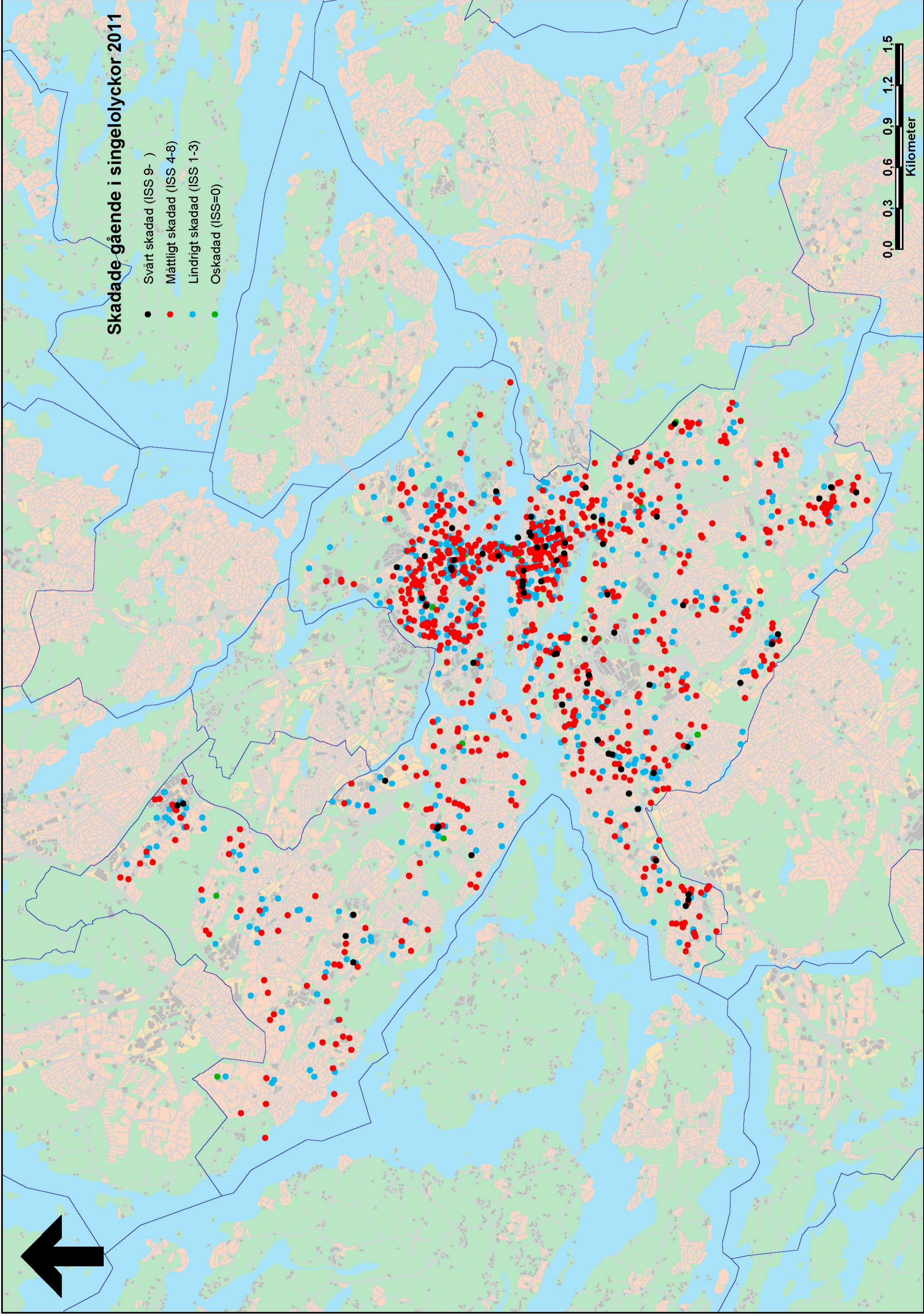
Område och stadsdelsnämnd	Polis eller polis och sjukvård	Endast sjukvård exkl gående singel	Sjukvård, gående singel	Totalt
Söderort totalt	598	457	539	1594
Gående	50	21	539	610
Cykel	45	176	0	221
Moped	26	21	0	47
Mc	35	11	0	46
Bil	442	228	0	670
Enskede-Årsta och Vantör	242	161	152	555
Gående	17	6	152	175
Cykel	17	55		72
Moped	9	4		13
Mc	13	5		18
Bil	186	91		277
Farsta	101	51	73	225
Gående	12	2	73	87
Cykel	10	22		32
Moped	6	4		10
Mc	7			7
Bil	66	23		89
Hägersten-Liljeholmen	123	132	152	407
Gående	8	6	152	166
Cykel	10	50		60
Moped	3	10		13
Mc	8	3		11
Bil	94	63		157
Skarpnäck	32	33	57	122
Gående	6	2	57	65
Cykel	3	19		22
Moped	1	2		3
Mc	3	1		4
Bil	19	9		28
Skärholmen	48	43	62	153
Gående	5	4	62	71
Cykel	1	15		16
Moped	2	1		3
Mc	1	1		2
Bil	39	22		61
Älvsjö	52	37	43	132
Gående	2	1	43	46
Cykel	4	15		19
Moped	5			5
Mc	3	1		4
Bil	38	20		58

Skadade personer efter färdstätt, område och stadsdelsnämnd 2011				
Område och stadsdelsnämnd	Polis eller polis och sjukvård	Endast sjukvård exkl gående singel	Sjukvård, gående singel	Totalt
Västerort totalt	425	223	209	857
Gående	48	11	209	268
Cykel	41	71	0	112
Moped	16	10	0	26
Mc	21	5	0	26
Bil	299	126	0	425
Bromma	138	89	92	319
Gående	14	4	92	110
Cykel	25	32		57
Moped	3	2		5
Mc	9	3		12
Bil	87	48		135
Hässelby-Vällingby	86	33	53	172
Gående	15	3	53	71
Cykel	11	14		25
Moped	8	2		10
Mc	3			3
Bil	49	14		63
Rinkeby-Kista	99	48	42	189
Gående	7	2	42	51
Cykel	1	12		13
Moped	2	2		4
Mc	3			3
Bil	86	32		118
Spånga-Tensta	102	53	22	177
Gående	12	2	22	36
Cykel	4	13		17
Moped	3	4		7
Mc	6	2		8
Bil	77	32		109



Skadade gående i singelolyckor 2011

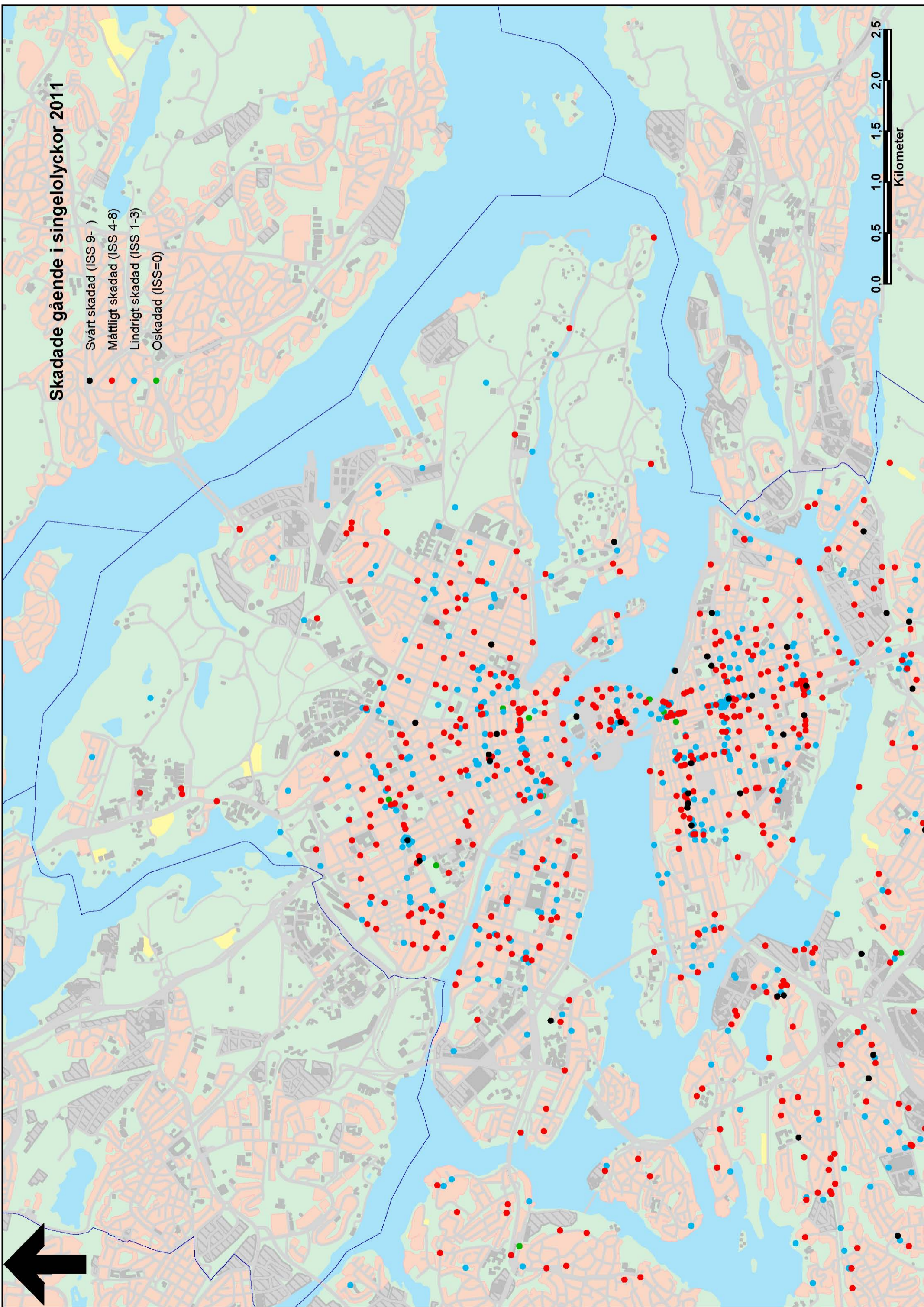
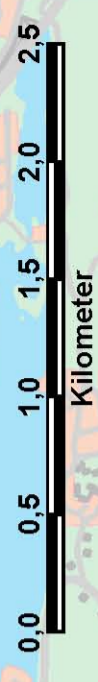
- Svårt skadad (ISS 9-)
- Måttligt skadad (ISS 4-8)
- Lindrigt skadad (ISS 1-3)
- Oskadad (ISS=0)

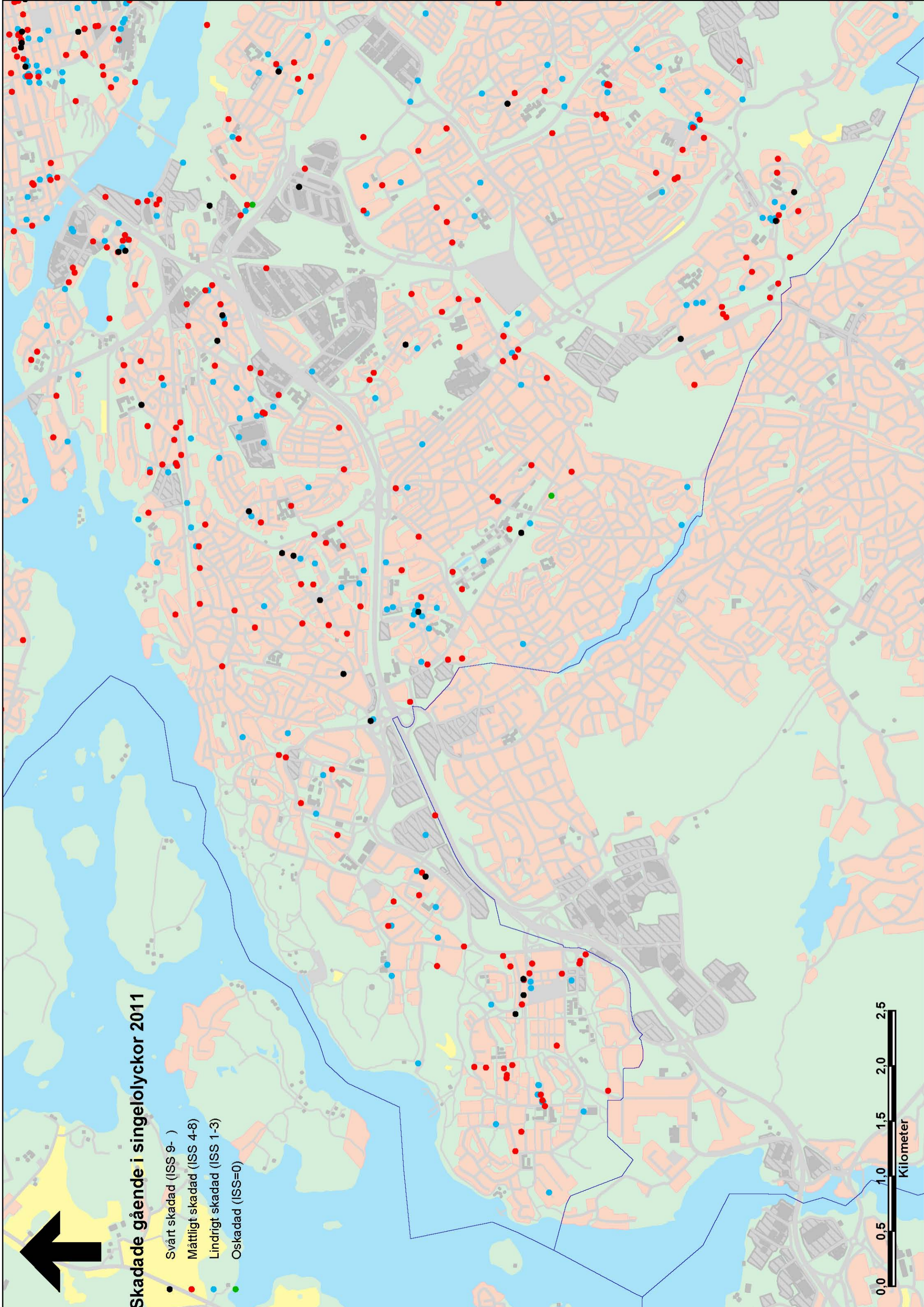


0,0 0,3 0,6 0,9 1,2 1,5
Kilometer

Skadade gående i singelolyckor 2011

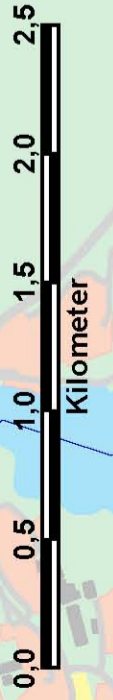
- Svårt skadad (ISS 9-)
- Måttligt skadad (ISS 4-8)
- Lindrigt skadad (ISS 1-3)
- Oskadad (ISS=0)





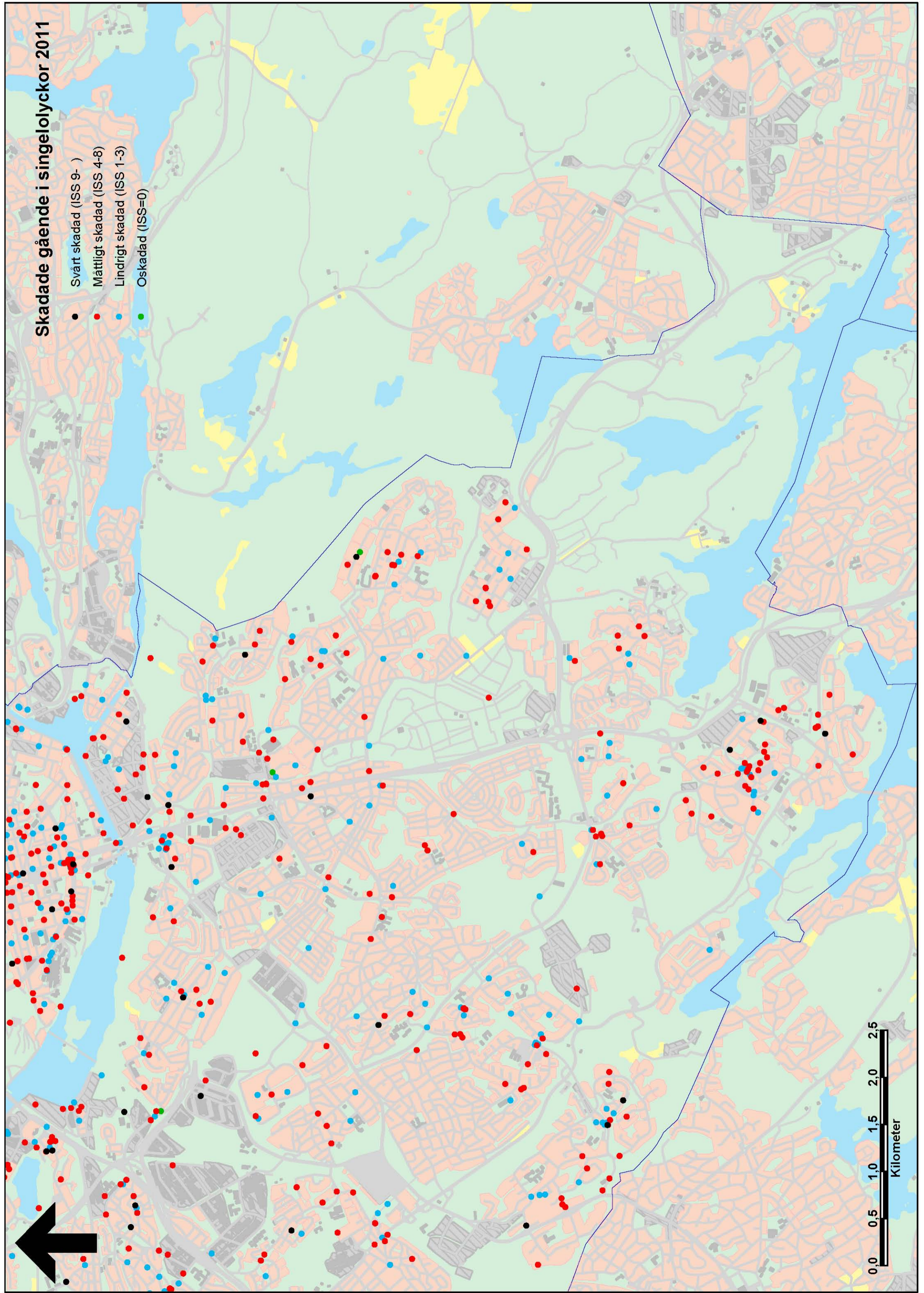
Skadade gående i singelolyckor 2011

- Svårt skadad (ISS 9-)
- Måttligt skadad (ISS 4-8)
- Lindrigt skadad (ISS 1-3)
- Oskadad (ISS=0)



Skadade gående i singelolyckor 2011

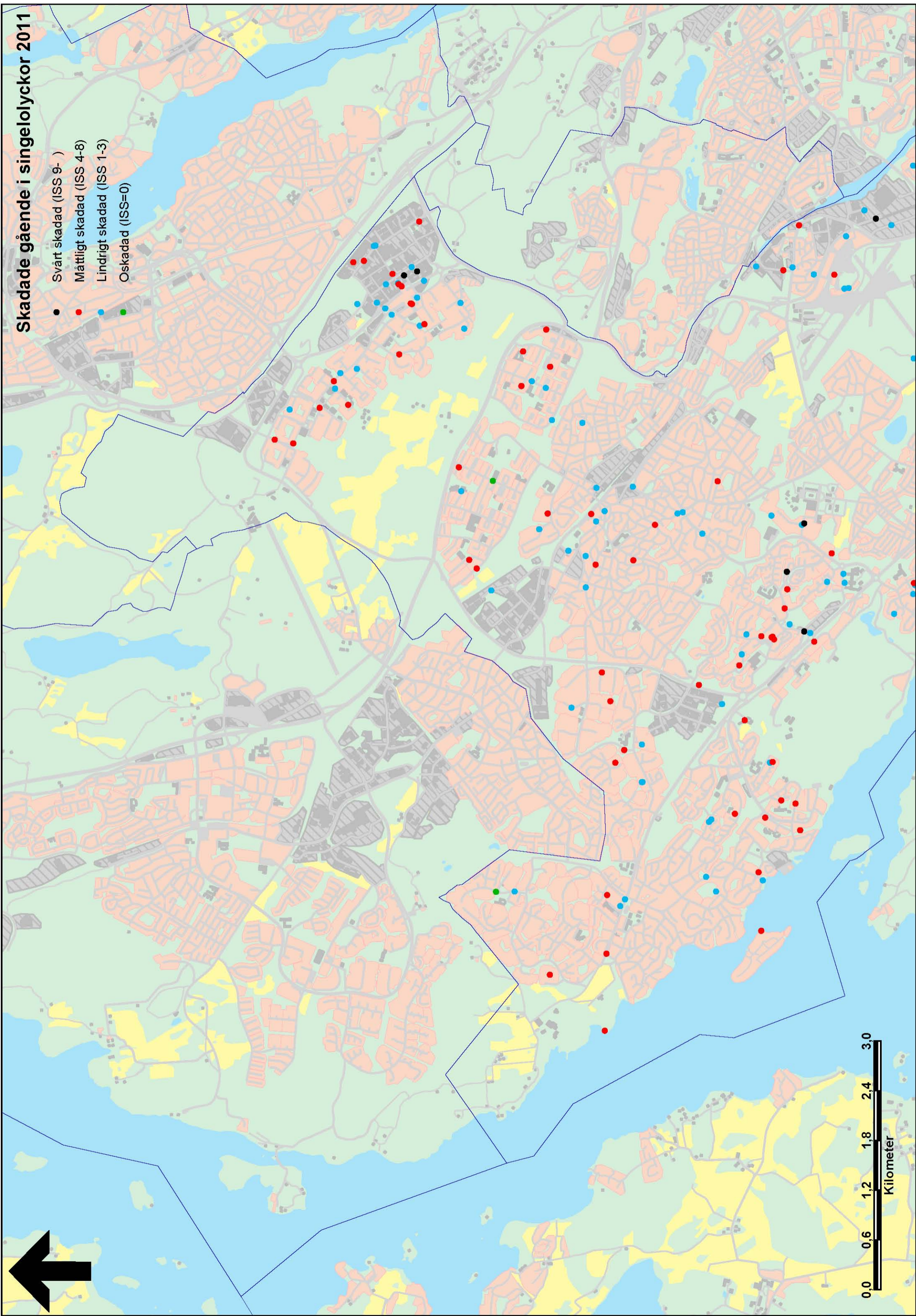
- Svårt skadad (ISS 9-)
- Måttigt skadad (ISS 4-8)
- Lindrigt skadad (ISS 1-3)
- Oskadad (ISS=0)



0,0 0,5 1,0 1,5 2,0 2,5
Kilometer

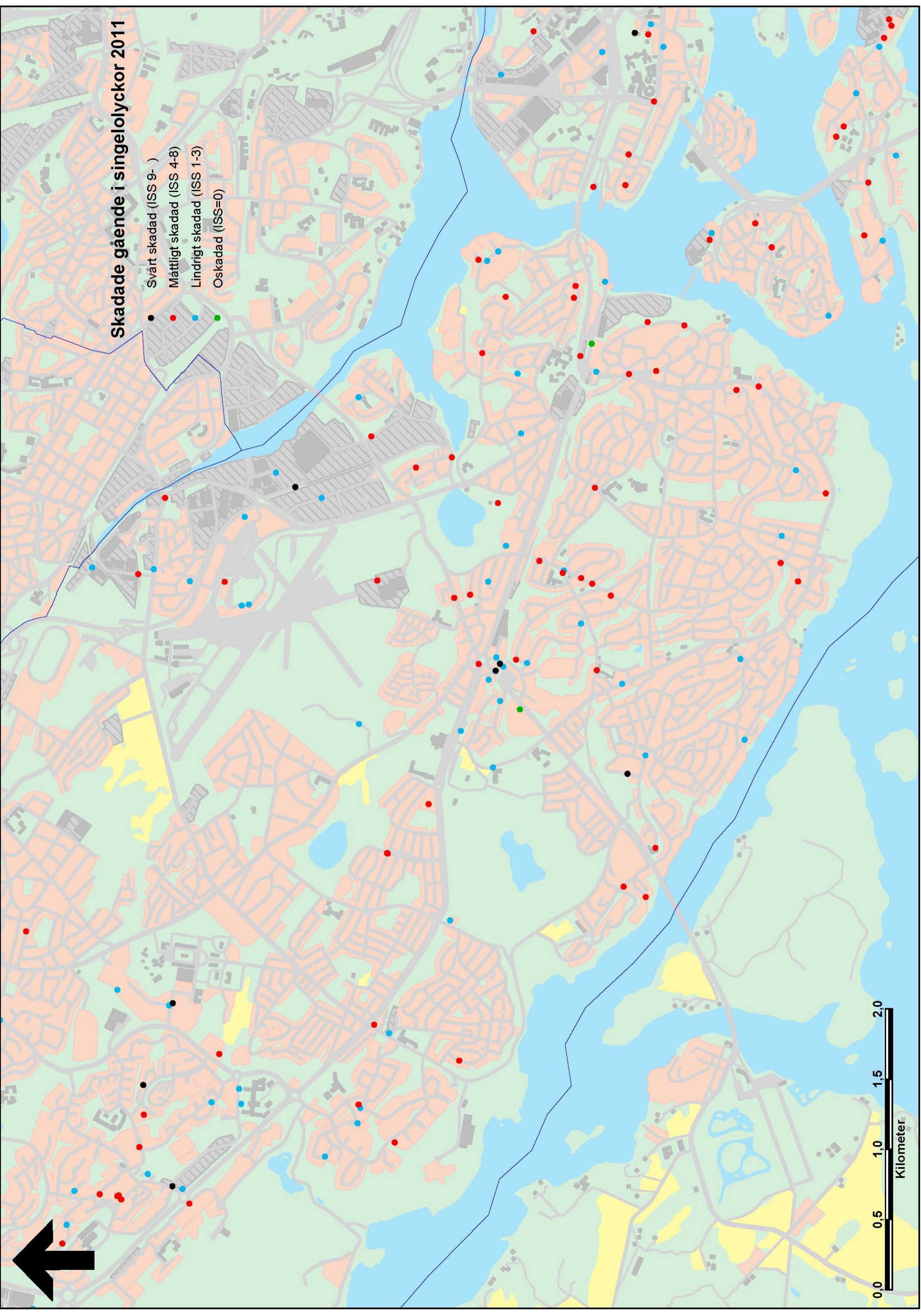
Skadade gående i singelolyckor 2011

- Svårt skadad (ISS 9-)
- Måttligt skadad (ISS 4-8)
- Lindrigt skadad (ISS 1-3)
- Oskadad (ISS=0)

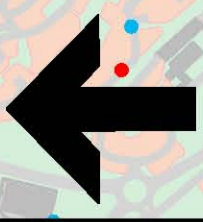


Skadade gående i singelolyckor 2011

- Svårt skadad (ISS 9-)
- Måttligt skadad (ISS 4-8)
- Lindrigt skadad (ISS 1-3)
- Oskadad (ISS=0)

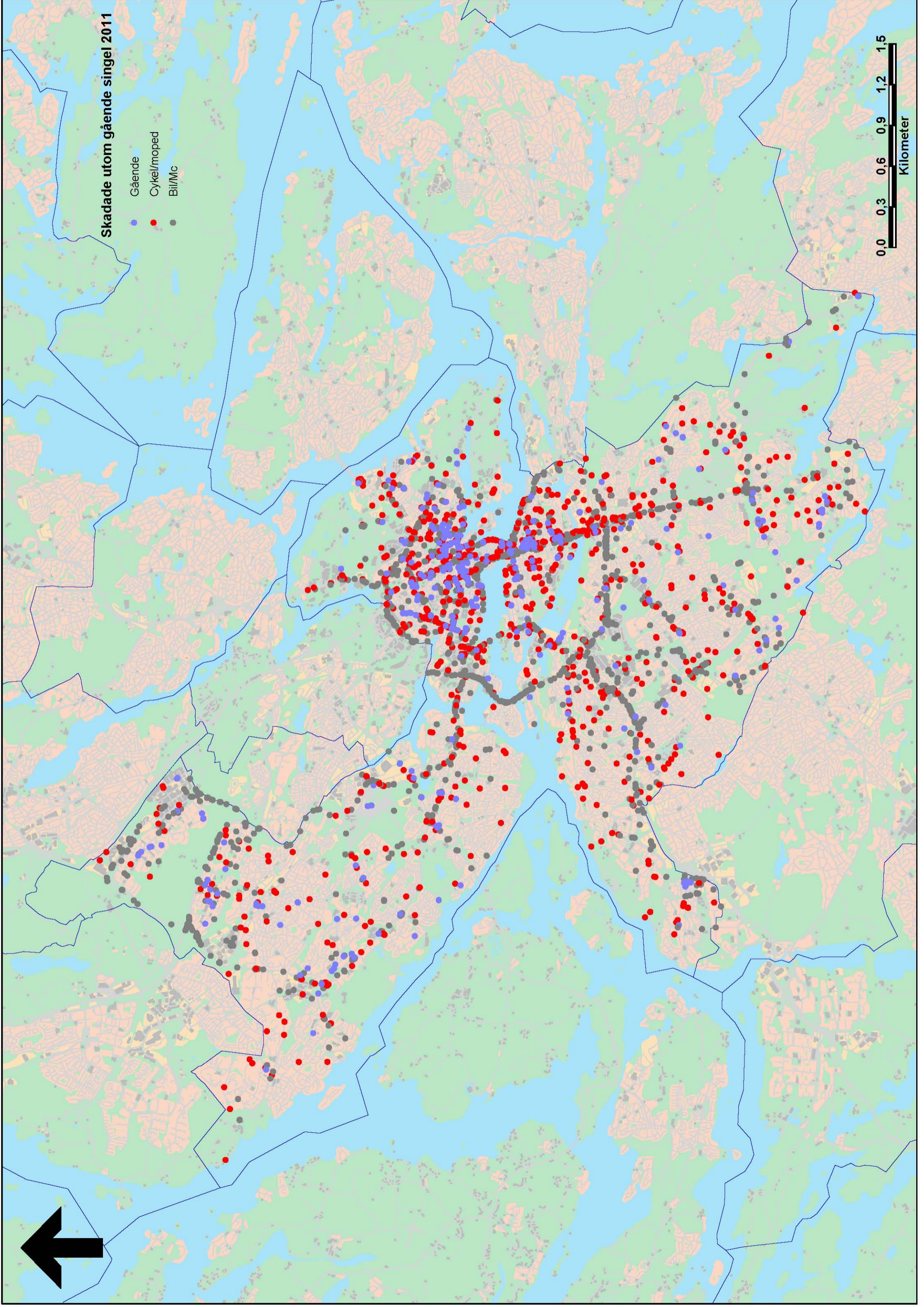


0,0 0,5 1,0 1,5 2,0
Kilometer



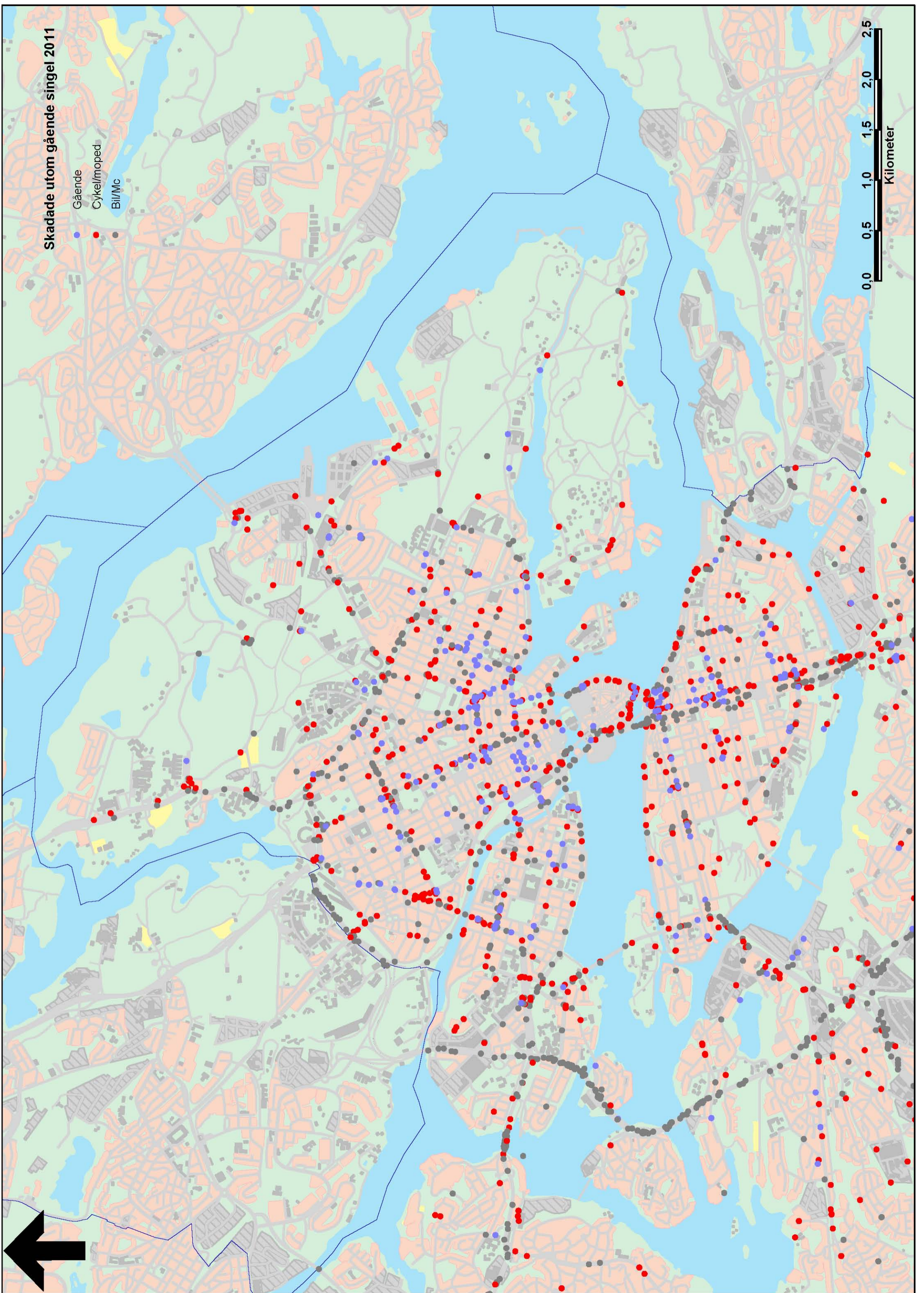
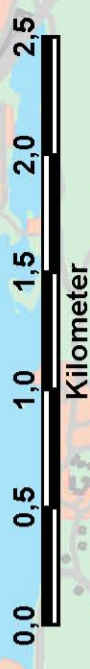
Skadade utom gående singel 2011

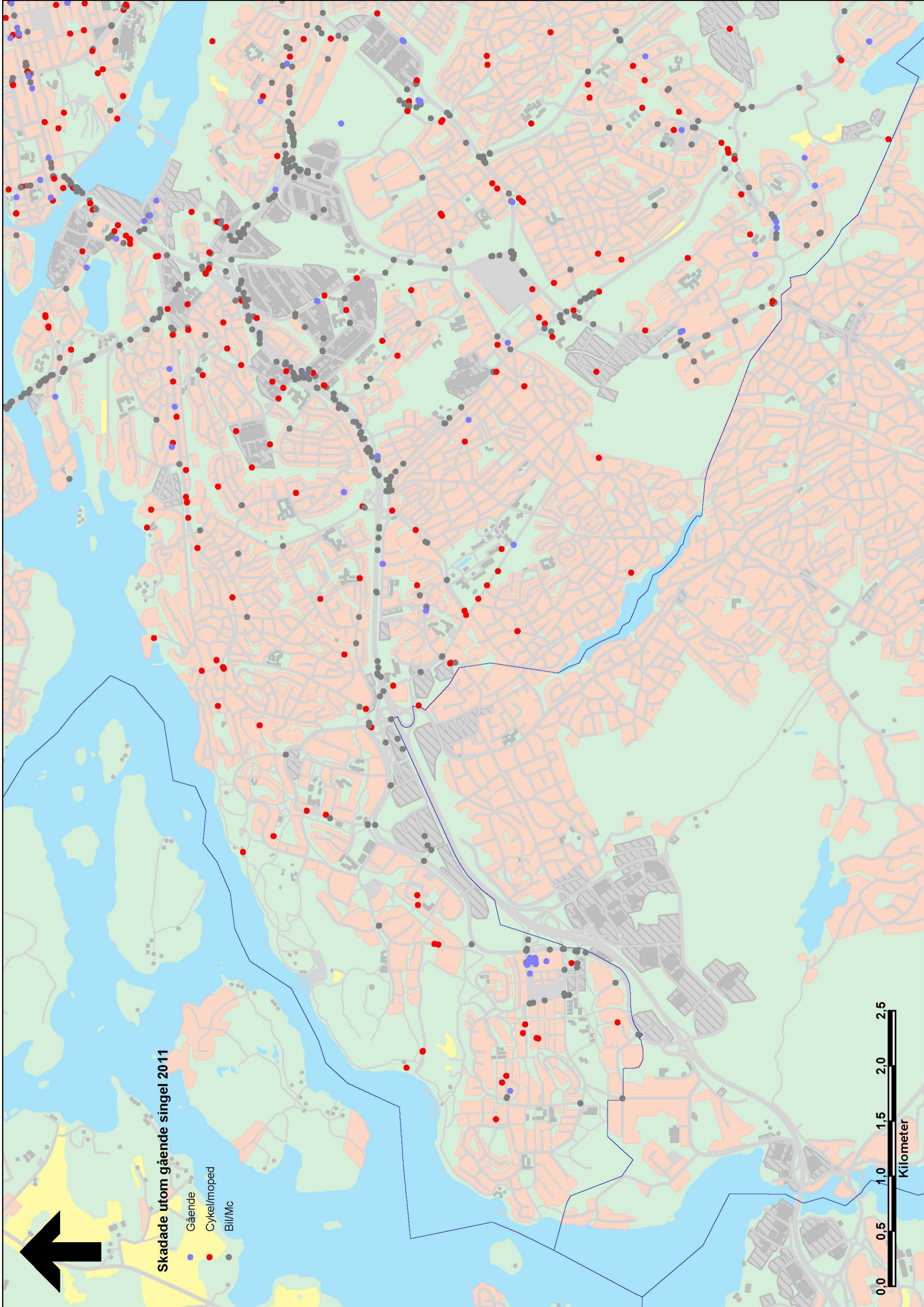
- Gående
- Cykel/moped
- Bi/Mc



Skadade utom gäende singel 2011

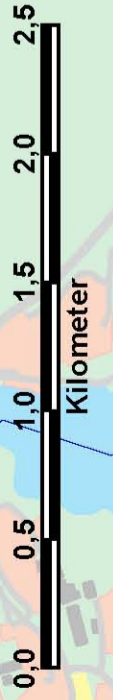
- Gående
- Cykel/moped
- Bil/Mc





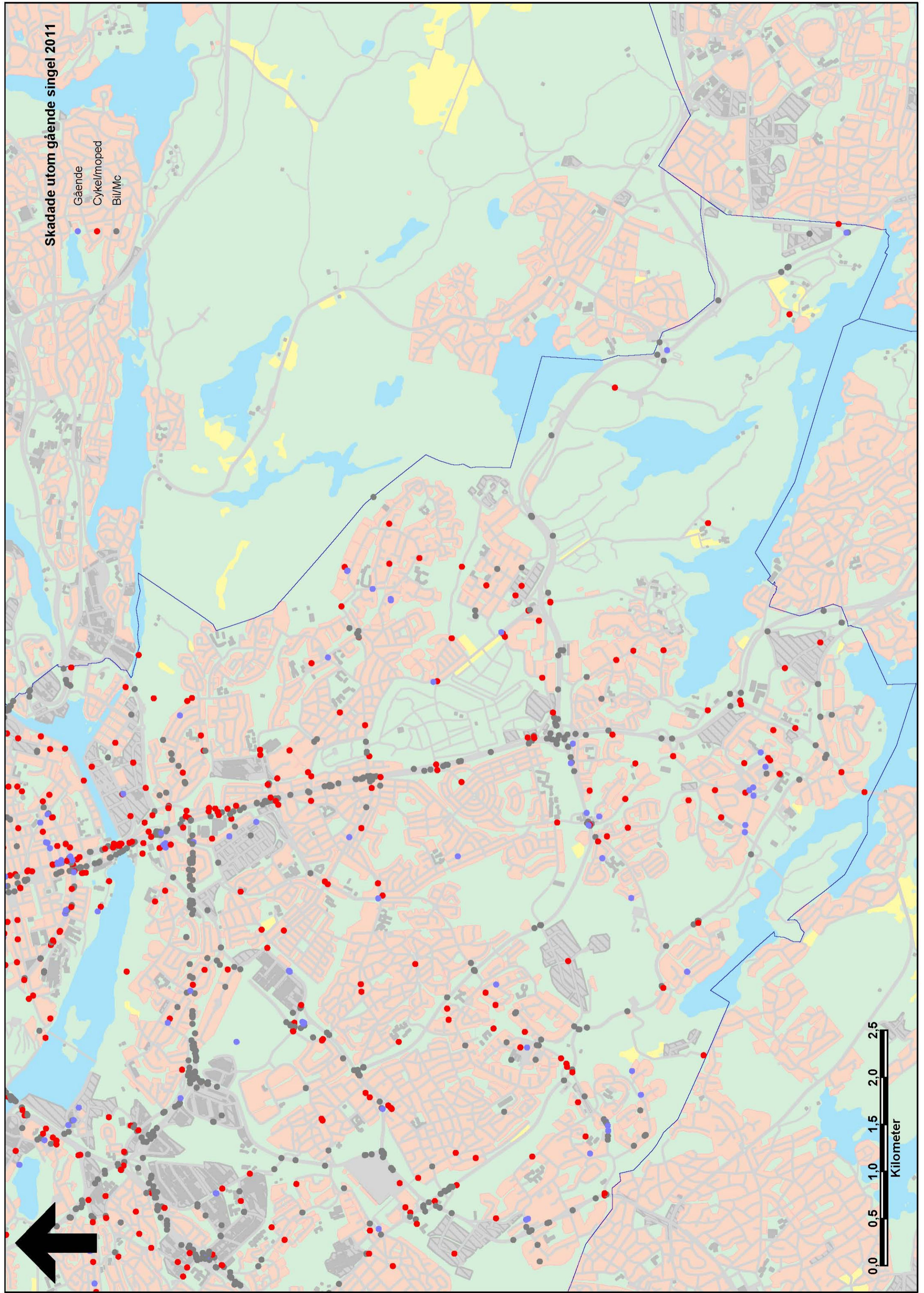
Skadade utom gående singel 2011

- Gående
- Cykel/moped
- Bil/Mc



Skadade utom gående singel 2011

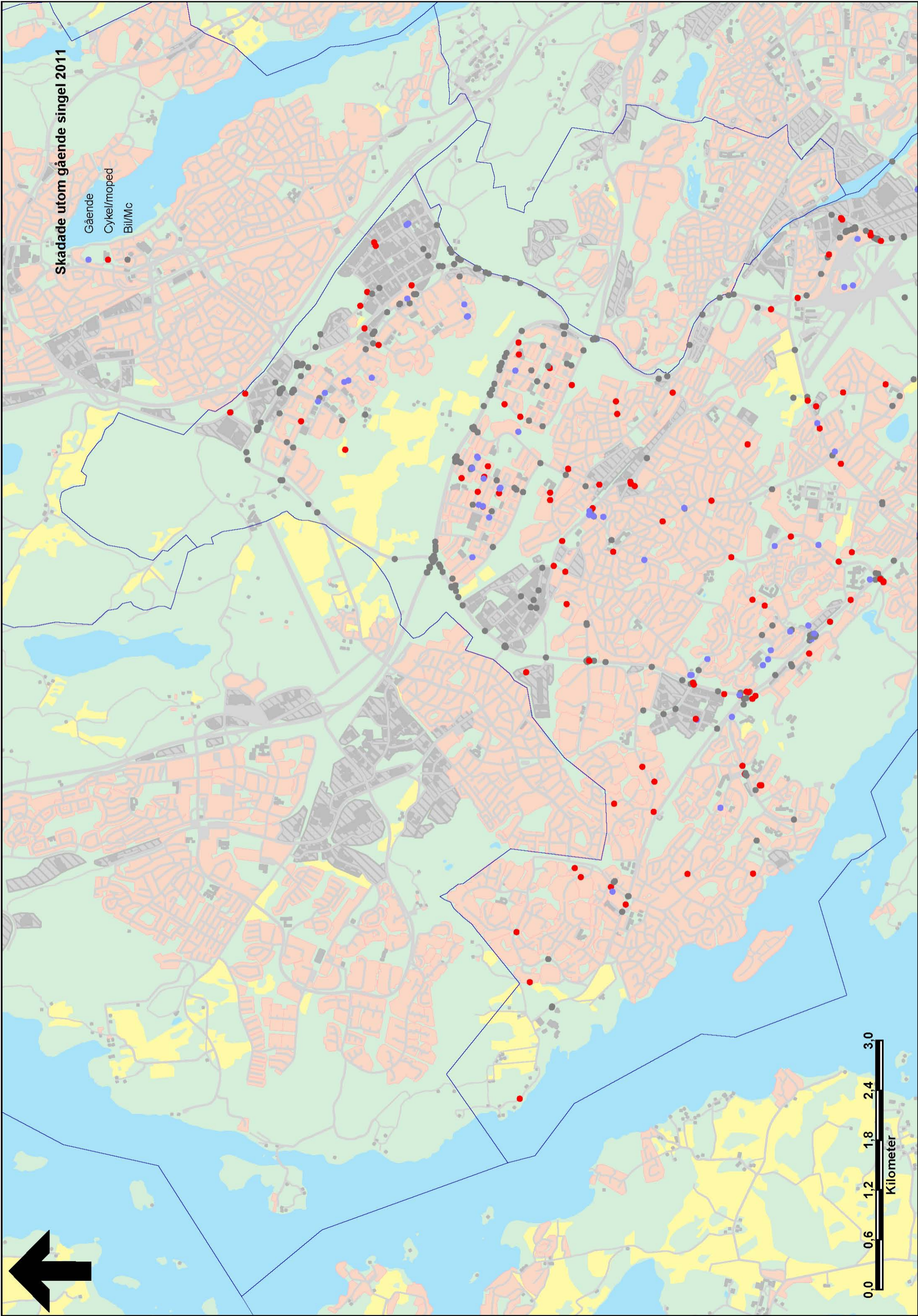
- Gående
- Cykel/moped
- Bil/Mc



0,0 0,5 1,0 1,5 2,0 2,5
Kilometer

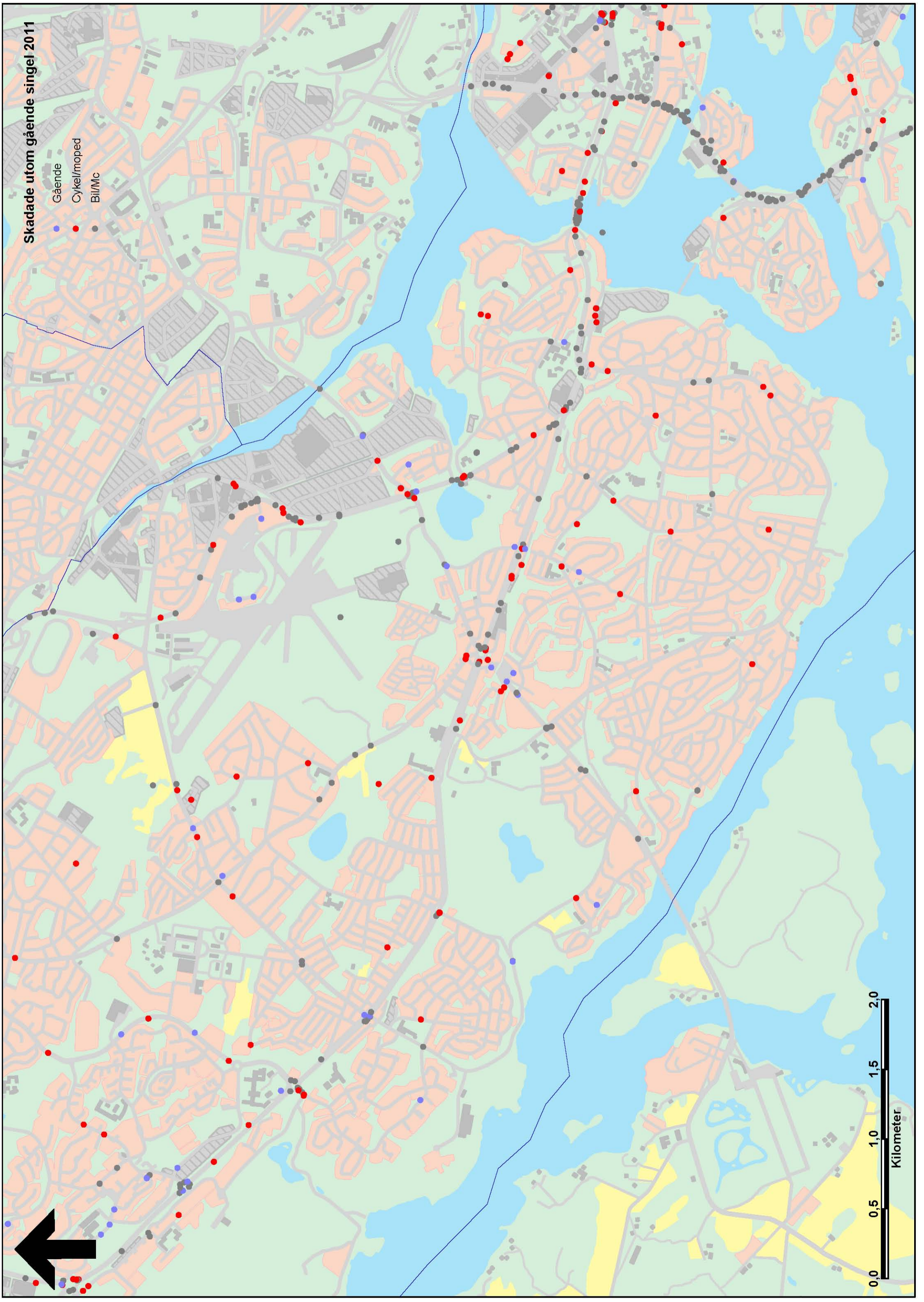
Skadade utom gående singel 2011

- Gående
- Cykel/moped
- Bill/Mc



Skadade utom gående singel 2011

- Gående
- Cykel/moped
- Bil/Mc



0,0 0,5 1,0 1,5 2,0
Kilometer



