

**Handläggare**  
Ellen Taavo  
08-508 263 12**Till**  
Trafiknämnden  
2016-09-22

## **Trafikolyckor 2015. En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen. Lägesrapport**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner lägesrapporten om trafikolycksutvecklingen i Stockholm 2015.

Jonas Eliasson  
FörvaltningschefMattias Lundberg  
AvdelningschefSusanne Astell  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

År 2015 var i likhet med 2014 ett år som kantades av inrapporteringsproblem till Transportstyrelsens databas för trafikolyckor, STRADA. Staden väljer att redovisa de allvarliga olyckorna som rapporterats in, men med reservation för att statistiken för dessa är bristfällig och att mörkertalet är stort. Utöver försämrad statistik i STRADA påverkar bortfallet även stadens uppföljning av Stockholm stads trafiksäkerhetsmål och trafiksäkerhetshöjande projekt negativt då det är svårt att mäta måluppfyllnad och effekter. Därför går det tyvärr inte att veta om Stockholm är på rätt väg vad gäller målet om 40 procent färre svårt skadade till 2020. Dock har målet vad gäller antalet omkomna i trafiken uppnåtts under 2015.

Enligt statistiken för år 2015 uppges 4 189 personer ha skadats i Stockholm, varav 70 procent lindrigt, 27 procent måttligt och 2 procent allvarligt. 7 personer omkom i Stockholmstrafiken, vilket är det lägsta antalet någonsin. Liksom tidigare år är de tre vanligaste olyckstyperna fallolyckor bland fotgängare, upphinnandelyckor med motorfordon samt singelolyckor med cykel. Fallolyckor bland fotgängare är inte bara den i särklass vanligaste trafikolyckan och bland samtliga trafikskadade, utan också den olyckskategorin där flest personer skadas allvarligt.

Antalet olyckor och trafikskadade ökade år 2015 jämfört med året innan och gällde de flesta trafikantgrupperna, varav fotgängarna och bilisterna ökade mest, med 20 respektive 16 procent. Fotgängarnas ökning kan främst förklaras med att 2015 hade något mer nederbörd under vintermånaderna jämfört med 2014, vilket lett till fler fallolyckor orsakad av halka. Det större antalet skadade bilister beror på att polisen fått bättre ordning på sitt tidigare problemtyngda inrapporteringsystem, vilket innebär att antalet bilolyckor med stor sannolikhet inte ökat under 2015, utan snarare är en återhämtning från ett dåligt statistikår.

Antalet skadade cyklister har gått från att ha ökat konstant fram t.o.m. 2013 till att minska mest bland enskilda trafikantgrupper. Jämfört med 2014 minskade antalet skadade cyklister med 8 procent, varav den största minskningen syns bland singelolyckorna, 15 procent färre. Om denna minskning beror på att färre olyckor faktiskt skett – kopplat till bättre trafiksäkerhet och en avstannad cykeltrend – eller om det huvudsakligen ska förklaras med sjukvårdens statistiska bortfall går tyvärr inte att säkerställa.

## Bakgrund

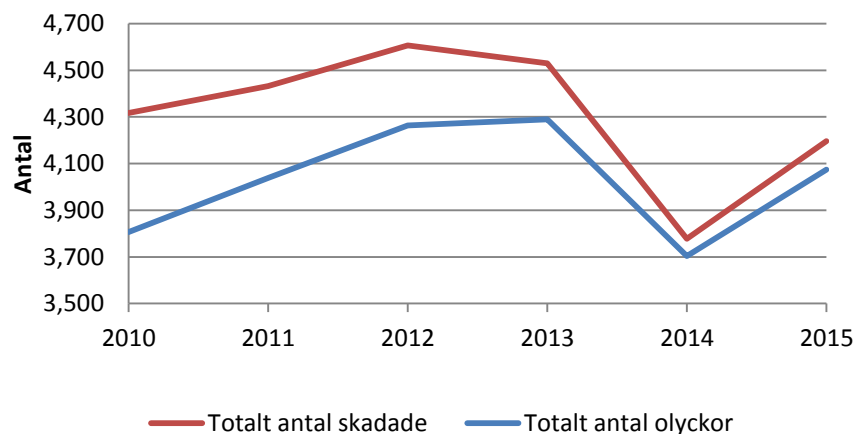
Den svenska trafikolycksstatistiken bygger på uppgifter som lagras i Transportstyrelsens databas STRADA (Swedish TRaffic Accident Data Acquisition). STRADA får sina uppgifter från två källor; polis och sjukhus. Tidigare var all inrapportering av trafikolyckor till Transportstyrelsen frivillig, men blev obligatorisk för polisen år 2003. Eftersom polisen oftast kallas in vid allvarliga olyckor och när motorfordon är inblandade, fanns det tidigare 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 successivt rapporterat in med start på olika år och datum. År 2010 var Stockholms största akutsjukhus med i rapporteringen och de statistiska källorna ses därför som fullgoda från och med då.

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 då den har en något snävare definition för vad som betraktas som trafikolycka. Personer som skadats i en fallolycka eller dött till följd av självmord eller när döden infaller efter 30 dagars vårdtid<sup>1</sup> ingår inte i den officiella statistiken. Stadens trafikolycksrapport baseras på statistiken från STRADA, dvs. en sammanvägning av olycksstatistik från polis och sjukhus, och inkluderar de ovan nämnda trafikolyckorna som inte ingår i den officiella statistiken.

### Trafikkontorets analys

År 2015 var ett år då olycksstatistiken började återhämta sig från det kraftiga bortfallet som inträffade år 2014 när polisen fick inrapporteringsproblem. Under året rapporterades 4 074 trafikolyckor och 4 196 skadade personer<sup>2</sup> till STRADA för Stockholm. Det är en tioprocentig ökning jämfört med 2014. Helt återställd är statistiken inte ännu, vilket illustreras i *Figur 1*.

**Figur 1 Antal trafikolyckor samt skadade och omkomna trafikanter i Stockholm, år 2010-2015**



Källa: STRADA

Hur stort det totala bortfallet för 2015 skulle kunna vara, finns det tyvärr inga säkra siffror på, men en rimlig uppskattning skulle kunna vara att det saknas runt 200 olyckor och 350 skadade personer. Störst bortfall syns bland antalet bilister som skadats i upphinnandeolyckor, fotgängare och cyklister som blivit påkörda av motorfordon samt cyklister i singelolyckor.

<sup>1</sup> I dessa fall redovisas personen istället som svårt skadad i den officiella statistiken

<sup>2</sup> Varav 7 omkomna

### **Stockholm i jämförelse med riket och andra storstäder**

I faktiska tal har Stockholms flest antal skadade jämfört med andra storstäder<sup>3</sup>. Under de senaste fem åren har Stockholm stått för 46 procent av länets samtliga trafikskadade och 9 procent av rikets, vilket står i relation till stadens befolkningsandel. Räknar man antalet trafikskadade per capita (se *Tabell 1*) ligger Stockholm totalt sett avsevärt lägre jämfört med det egna länet, Göteborg, Malmö och landet i stort. Görs samma jämförelse istället med antal trafikskadade per kilometer väglängd<sup>4</sup>, har Stockholm högst andel vilket i alla jämförelsefall förutom med Malmö beror på att Stockholm har ett kortare vägnät – framförallt vad gäller den sammantagna längden på enskilda vägar.

**Tabell 1 Antalet skadade och omkomna i trafiken per 1 000 personer år 2015**

	Omkomna	Allvarligt skadade	Måttligt skadade	Lindrigt skadade	Total
<b>Riket</b>	0,034	0,14	1,21	3,38	<b>4,76</b>
<b>Stockholms län</b>	0,009	0,09	1,02	2,94	<b>4,06</b>
<b>Stockholms stad</b>	0,008	0,10	1,23	3,20	<b>4,54</b>
<b>Göteborgs stad</b>	0,011	0,14	1,17	3,50	<b>4,82</b>
<b>Malmö stad</b>	0,025	0,21	1,46	4,18	<b>5,87</b>

*Källa: STRADA (personer), Befolkningsstatistik SCB*

Stockholms allvarligt skadade per tusen invånare har under en tid legat i nivå med resten av landet, men minskat något under senare år - pga. statistikbrister bör dock inte några slutsatser dras för år 2015. Antalet omkomna per tusen invånare har däremot länge legat lägre i Stockholm jämfört med Sverige som helhet och andra storstäder.

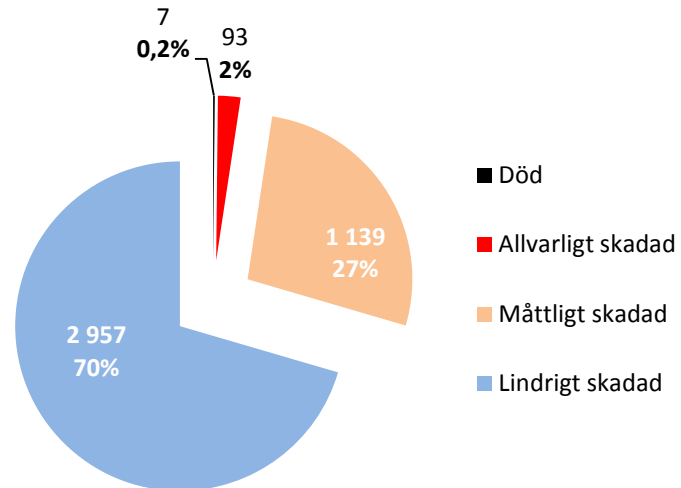
### **Samtliga trafikskadade**

Majoriteten av Stockholms trafikolyckor är lindriga och under de senaste åren har i 7 av 10 fall av skadade personer skadorna varit av lättare karaktär. Som lindrigt skadad räknas de som fått blåmärken, skrapår, mindre skärsår utan större blodförlust eller någon form av sträckning. Den näst vanligaste skadan är en måttlig skada (exempelvis benbrott på armar eller ben) och drabbar i snitt drygt en fjärdedel av de trafikanter som skadas i Stockholmstrafiken, se *Figur 2*.

<sup>3</sup> Stockholm, Göteborg och Malmö. Uppsala är inte medtagen i jämförelsen då Akademiska sjukhuset först anslöt sig till STRADA under januari 2016.

<sup>4</sup> Transportinfrastrukturens markanvändning 2010, SCB

**Figur 2 Skadade och omkomna trafikanter fördelade på skadegrad, Stockholm, år 2015**



Källa: STRADA (personer)

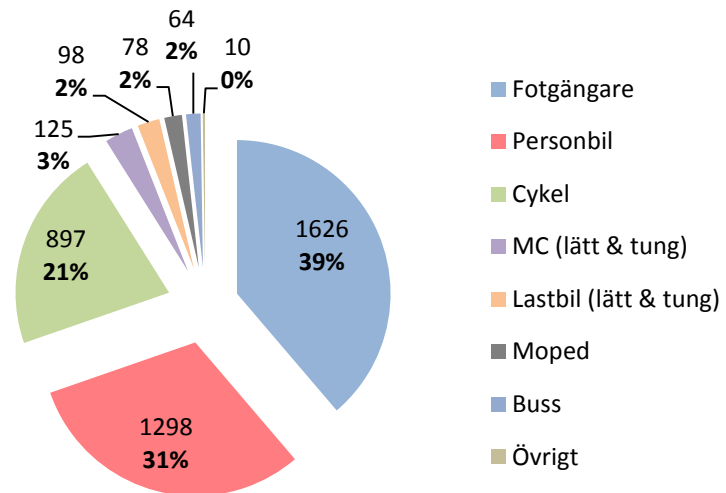
Typexempel på vanliga skador bland de som skadas allvarligt är frakturer på höfter, skallskador samt frakturer på bröstkorg. Andelen personer som skadats allvarligt i trafikolyckor har legat på relativt låg nivå i Stockholm, i snitt på runt 4 procent. Under 2015 låg siffran på enbart 2 procent – vilken dock förmodas vara högre i verkligheten.

### **De olycksdrabbade**

De mest utsatta trafikanterna är fotgängarna, vilka motsvarade 39 procent av samtliga skadade och omkomna under 2015, se *Figur 3*. Majoriteten av dessa har varit med om en singelolycka, dvs. fallit, snubblat eller halkat i trafikmiljö. Fallolyckorna är den i särklass vanligaste trafikolyckan och stod för 34 procent av Stockholms samtliga trafikolyckor som inträffade under 2015, se *Figur 4*.

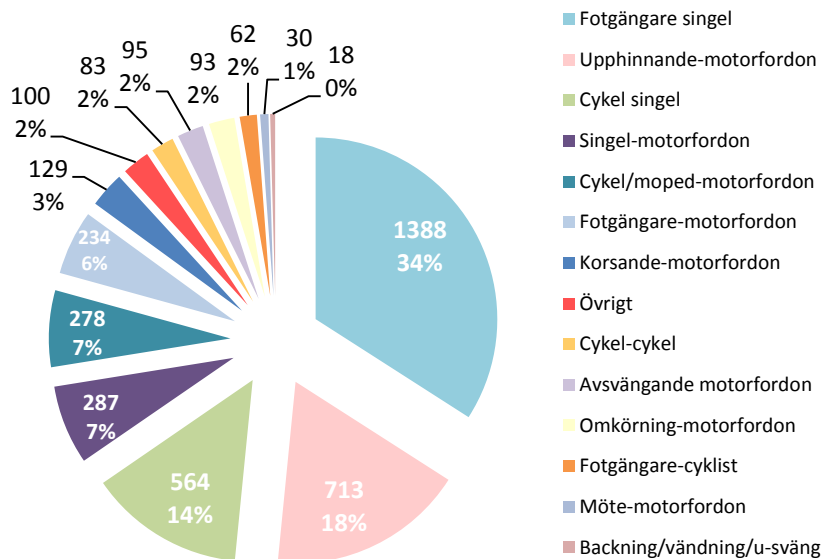
Andra vanliga trafikantgrupper bland de skadade är bilister (31 procent), där upphinnandeolyckorna är vanligast och cyklister (21 procent), vilka oftast skadas i singelolyckor.

**Figur 3 Skadade och omkomna trafikanter fördelade på trafikantslag, Stockholm, år 2015**



Källa: STRADA (personer)

**Figur 4 Fördelning av samtliga trafikolyckor fördelade per olyckskategori, Stockholm, år 2015**



Källa: STRADA (olyckor)

Fördelningen mellan män och kvinnor som skadas i Stockholm är mycket jämn och har varit det sedan 2010. Under 2015 var fördelningen 51 procent kvinnor och 49 procent män. Även om de skadas i ungefär samma utsträckning, skiljer det sig hur de skadar sig vad gäller trafikant- och olycksslåg. Hälften av kvinnorna skadas som fotgängare, medan motsvarande andel bland männen endast är en fjärdedel. Män skadas oftast i egenskap av bilist (36 procent), medan motsvarande andel för kvinnorna är 26 procent.

**Allvarligt skadade**

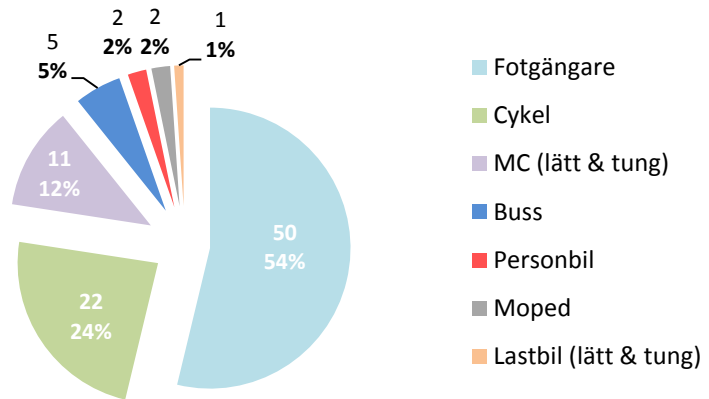
2015 års stora bortfall bland de allvarligt skadade gör att det är svårt att analysera statistiken på ett tillfredsställande sätt. Staden väljer därför att redovisa de allvarliga olyckorna som rapporterats in med reservation för att statistiken är bristfällig och mörkertalet är stort.

Under 2015 minskade antalet allvarligt skadade med 37 procent jämfört med 2014. Jämförs istället med snittantalet mellan år 2010 och 2013 då statistiken låg på en mer stabil nivå, har antalet inrapporterade allvarligt skadade minskat med ca 40 procent, motsvarande ett bortfall om runt 65 personer. Störst bortfall kan ses bland fotgängare som blivit påkörda av motorfordon samt cyklister som skadats i singelolyckor.

Den äldre generationen (65 år eller äldre) skadas värst, och under de senaste fem åren har de stått för 45 procent av samtliga som skadats allvarligt i trafiken. Den vanligaste olyckan bland dessa är fallolyckor och fotgängare som blivit påkörda av motorfordon. Minst drabbade är den yngsta åldersgruppen, dvs. barn mellan 0-15 år (2 procent).

Singelolyckan är den klart vanligaste olycksformen bland de allvarligt skadade och dominerar bland såväl fotgängare, cyklister och motorcyklister, vilka under 2015 stod för sammanlagt 69 procent av de inrapporterade allvarligt skadade i Stockholmstrafiken. Fotgängarnas fallolyckor stod för 46 procent, medan cykel singel utgjorde 11 procent – en märkbar minskning jämfört med tidigare års snittandel om 15 procent. Under 2015 minskade inrapporteringarna av fotgängare som skadats allvarligt när de blivit påkörda av motorfordon med 74 procent jämfört med 2014 – en minskning om 14 färre personer som antas bero på ett statistiskt bortfall i sjukhusrapporteringen snarare än en reell minskning. Med en andel om 22 procent var cyklisterna den näst mest drabbade trafikantgruppen under 2015 (se *Figur 5*), även om de minskat med 16 personer sedan 2014, varav singelolyckorna hade störst bortfall.

**Figur 5 Antal allvarligt skadade trafikanter fördelade på trafikantkategori, Stockholm, år 2015**

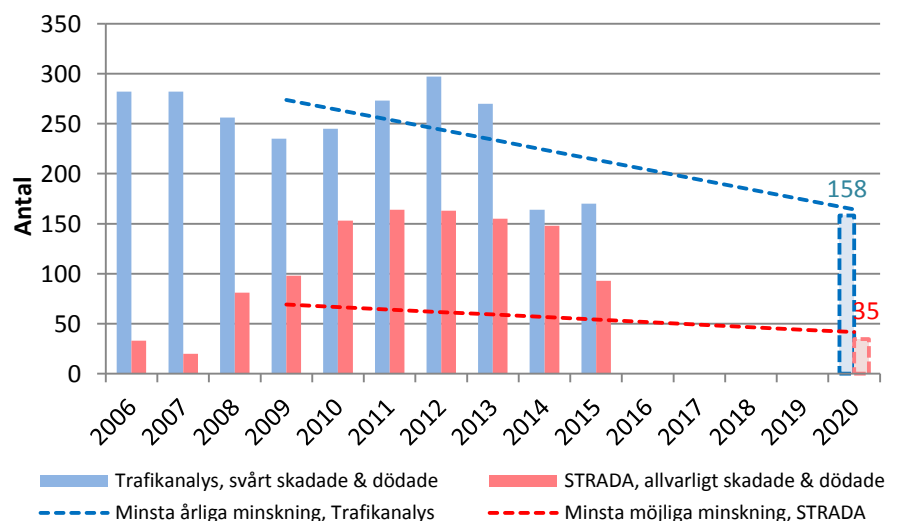


Källa: STRADA (personer)

### Måluppföljning allvarligt skadade

Stockholms stads trafiksäkerhetsmål om 40 procent färre allvarligt skadade baseras på officiell, polisrapporterad statistik. Under 2015 låg den, dvs. statistiken i de blå staplarna i *Figur 6*, kvar på samma låga nivå som år 2014. Antalet trafikanter med allvarliga skador enligt den sammanvägda svårighetsgraden i STRADA minskade kraftigt under 2015 i samband med sjukhusens rapporteringsproblem. Hur troligt det är att nivåerna för 2015 skulle ligga på samma nivå som för åren 2010-2013 kan diskuteras, men att varken den officiella statistiken eller STRADA:s statistik stämmer överens med allvarligt skadade i verkligheten är tyvärr ett faktum.

**Figur 6 Statistik över antalet svårt och allvarligt skadade i trafiken i Stockholm, under åren 2009-2015 samt målbild för år 2020**



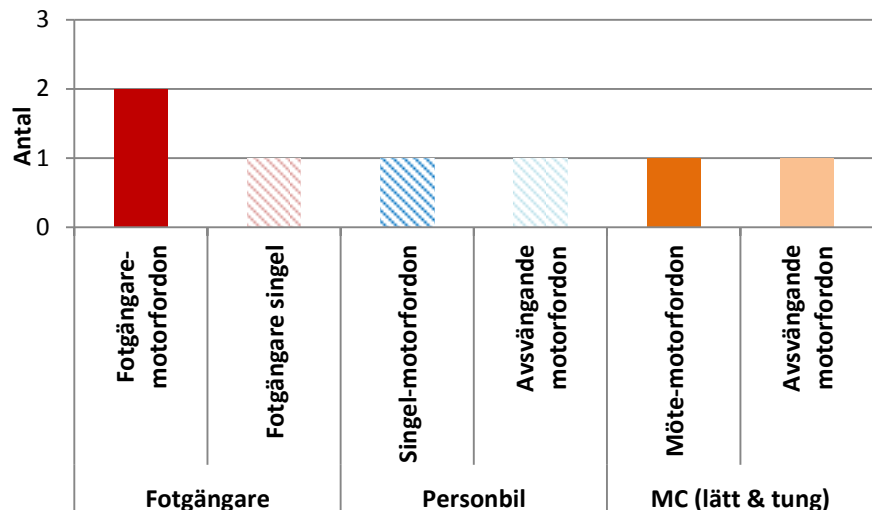
Källa: Trafikanalys och STRADA



### Omkomna

Under 2015 omkom sju personer i Stockholmstrafiken, vilket är fyra personer färre än det senaste tioårssnittet och det lägsta antalet sedan STRADA:s start. Sett som andel av samtliga dödsfall inom kommunen utgör trafikolyckorna en mycket liten del, 0,1 procent<sup>5</sup>. År 2015 omkom tre fotgängare, två bilister samt två motorcyklister på Stockholms vägar, se *Figur 7*. Bland de omkomna fanns sex stycken män och en kvinna, åldersspannet låg mellan 29 och 81 år. Historiskt sett är det få barn som dör i Stockholmstrafiken, och sedan år 2012 har inga barn omkommit till följd av trafikolyckor i kommunen.

**Figur 7 Omkomna trafikanter i Stockholm år 2015, fördelade på trafikant och olyckskategori**



Källa: STRADA (personer)

NOT. Streckade staplar är olyckor som inte redovisas i Trafikanalys statistik

Liksom resten av Sverige<sup>6</sup>, utgörs en klar majoritet av de som omkommit i en trafikolycka i Stockholm av män, vilka har utgjort 72 procent av samtliga omkomna i trafiken sedan tio år tillbaka<sup>7</sup>.

Den vanligaste trafikolyckstypen bland omkomna är fotgängare som blivit påkörda av motorfordon och har stått för 31 procent av samtliga trafikolyckor med dödlig utgång i Stockholm under de senaste tio åren. Näst vanligaste dödsolyckan i Stockholm är singelolyckor med motorfordon, vilken också är den mest förekommande olycksrubriceringen vid självmord och

<sup>5</sup> Samtliga omkomna i kommunen som en andel av SCB:s befolkningsstatistik över antal döda

<sup>6</sup> Vägtrafikskador 2015, Trafikanalys

<sup>7</sup> 2006-2015

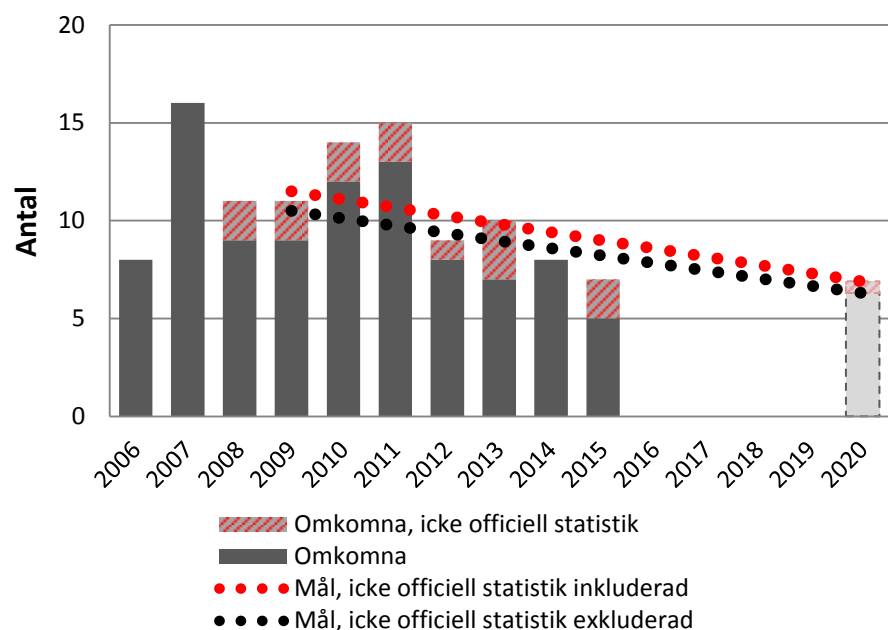
sjukdomsfall. Sedan 2011 har ingen cyklist eller mopedist omkommit i samband med att de blivit påkörda av ett motorfordon, vilket förhoppningsvis är en trend som håller i sig och har ett samband med stadens ökade satsningar på cyklister och trafiksäkerhetsarbetet för oskyddade trafikanter.

Oskyddade trafikanter har alltid varit, och är fortfarande, överrepresenterade i trafikskadestatistiken - både generellt men i synnerhet bland de som dör. Under de senaste tio årens 109 omkomna personer har 86 varit någon form av oskyddad trafikant. De allra flesta har varit fotgängare (46) eller motorcyklister (20).

### Måluppföljning omkomna trafikanter

Statistiken för omkomna trafikanter är komplett, vilket gör att uppföljning kan göras på ett tillfredsställande sätt. Stockholms stads mål om 40 procent färre omkomna i trafiken år 2020 innebär en konkret målbild om högst 6 (officiell statistik<sup>8</sup>) eller 7 omkomna personer beroende på hur målet avses räknas. Under 2015 nådde Stockholm det målet – oavsett om dödsfall som inte inkluderas i den officiella statistiken för omkomna i en trafikolycka inkluderas eller ej, se *Figur 8*.

**Figur 8 Antal omkomna trafiken i Stockholm, under åren 2009-2015 samt målbild för år 2020**



Källa: STRADA (personer)

NOT. Streckade staplar är olyckor som inte redovisas i Trafikanalys statistik

<sup>8</sup> Olyckor som orsakats pga. självmord eller sjukdom samt fotgängares fallolyckor ingår inte i den officiella statistiken bland dödsolyckor

Störst minskning över tid kan ses bland antalet omkomna män, som minskat under de senaste åren, samtidigt som antalet omkomna kvinnor ligger på en jämn och låg nivå under större delen av tidsserien. Likaså har Stockholms tredje vanligaste dödsolycka<sup>9</sup>, olyckor där cyklister eller mopedister blir påkörda av motorfordon, inte inträffat under de senaste fyra åren – något som förhoppningsvis kan kopplas till stadens aktiva trafiksäkerhetsarbete för cyklister.

### **Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner denna lägesrapport.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Trafikolyckor 2015 - En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen
2. Bakgrund till statistiken, definitioner och avgränsningar
3. Olycksredovisning för hot spots