

**Handläggare**  
Ellen Taavo  
08-508 263 12**Till**  
Trafiknämnden  
2018-09-27

## **Trafikolyckor 2017. En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen. Lägesrapport**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner lägesrapporten om trafikolycksutvecklingen i Stockholm 2017.

Jonas Eliasson  
FörvaltningschefMattias Lundberg  
AvdelningschefMikael Ranhagen  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Under 2017 registrerade STRADA totalt 3 979 trafikolyckor som skett inom Stockholms stad. Runt 75 % av dessa anges ha inträffat på en plats med kommunalt väghållarskap. I dessa olyckor uppges 4 085 personer ha skadats, varav 73 % lindrigt, 25 % måttligt och 2 % allvarligt. Totalt omkom 16 personer, vilket är det högsta antalet på tio år.

Antalet olyckor och trafikskadade minskade med 5 % jämfört med 2016. Minskningen är störst för fallolyckor, vilket främst kan förklaras med att vädret varit mildare under 2017. Under de senaste fyra åren (2014-2017) har antalet dagar med vinterklimat<sup>1</sup> i snitt varit 38 % färre jämfört med perioden 2010-2013, vilket minskat det totala antalet fallolyckor i samma storleksordning. Räknas

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

---

<sup>1</sup> Här räknat som antal dagar med temperaturer från 0 grader och nedåt och/eller förekomst av snö

fallolyckorna bort från olycksstatistiken ses en liten ökning bland de skadade, medan det totala antalet olyckor var oförändrat.

Liksom tidigare år är de tre vanligaste olyckstyperna fallolyckor bland fotgängare, upphinnandeolyckor med motorfordon samt singelolyckor med cykel. Tillsammans står de för drygt två tredjedelar av alla olyckor. Fallolyckan är den i särklass vanligaste trafikolyckan, och även den olyckskategori där flest personer skadas allvarligt.

Under 2017 låg antalet allvarligt trafikskadade på den lägsta nivån på tio år. Till viss del kan det förklaras med att den milda vintern minskat förekomsten av allvarliga fallolyckor. Dock står minskningen av allvarliga fallolyckor relaterad till vinterdagar enbart för en tredjedel av de senaste årens totala minskning samtidigt som det går att skönja en minskning även under årets varmare dagar, vilket är en indikation på fortsatt rapporteringsbortfall från sjukvårdens sida. Äldre personer (65 år och över) står för en betydande andel av de allvarligt skadade, men har under de senaste fyra åren minskat stadigt (40 %). Varför minskningen är så påtaglig för just denna åldersgrupp finns ingen förklaring på.

Under de senaste två åren har Trafikverket sett en nationell uppåtgående trend vad gäller antalet omkomna i alkohol- och drogrelaterade trafikolyckor.<sup>2</sup> Enligt Trafikverkets granskning<sup>3</sup> har alkohol och/eller droger konstaterats i en tredjedel av stadens dödsolyckor under perioden 2006-2017. Under 2017 var motsvarande andel 38 %. Ett betydande antal av dödsolyckorna som sker inom staden beror på faktorer som trafikkontoret har liten eller mycket liten påverkan på. Till dessa hör sjukdom och grov vårdslöshet i trafik, som t.ex. framfart i mycket höga hastigheter, rödljuskörning, smitning från poliskontroll samt drog- och/eller rattfylla. Vilka dessa är kan av sekretesskäl inte särredovisas.

Den enskilt största olyckshändelsen i statistiken för 2017 var det plötsliga snöfallet som föll över staden (framförallt i den södra delen av Stockholm) den 21 november och som överraskade stockholmarna med många fall- samt upphinnandeolyckor som följde. Det totala antalet olyckor vid detta tillfälle var dock knappt hälften av de som inträffade den 8:e november 2016 – ett dygn som

---

<sup>2</sup> Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2017, Trafikverket

<sup>3</sup> Resultat av totalt 87 olyckstillfällen där alkohol/droger kunnat uteslutas eller verifieras och som Trafikverket granskat, Lyckman, Trafikverket

gick till historien som Stockholms mest olycksdrabbade<sup>4</sup> och snötyngda på över hundra år.

## **Bakgrund**

Detta tjänsteutlåtande innehåller en sammanfattning av Stockholms stads olycksrapport – se bilaga 1. Rapporten innehåller en sammanställning av de trafikolyckor som skett inom Stockholms stad under år 2017, den generella utvecklingen samt en del kartmaterial över särskilt olycksdrabbade platser i Stockholm.

Statistiken som används och analyseras i rapporten baseras främst 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 utgör ett världsunikt nationellt uppföljningsverktyg för trafikolyckor. Eftersom databasen har förändrats och utvecklats under åren kan statistiken vara missvisande och svåranalyserad i vissa avseenden och perioder. Exempelvis förbättrades rapporteringen av oskyddade trafikanter markant fram till år 2010, medan det under framförallt åren 2014-2015 förekommit diverse inrapporteringsproblem som påverkar stadens analys- och utvärderingsarbete.

Rapporteringen av allvarliga/svåra olyckor till STRADA/Sveriges officiella statistik anses vara undermålig för åren 2014-2017. Av den anledningen är det svårt att dra några slutsatser kring hur olycksutvecklingen och måluppfyllnaden ser ut.

## **Trafikkontorets analys**

### **Den generella utvecklingen**

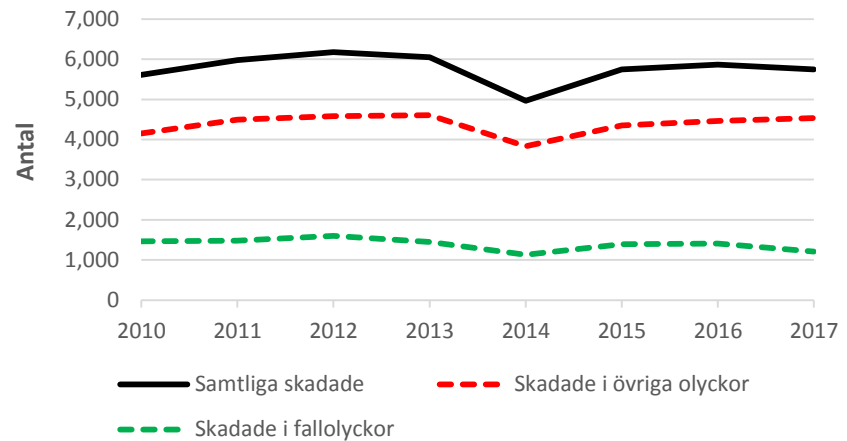
Under 2017 minskade olyckorna något. Den största antalsminskningen syns bland fotgängare i fallolyckor och bilister i upphinnandeolyckor<sup>5</sup>. Med tanke på att fallolyckorna står för en betydande mängd av olycksstatistiken är det viktigt att sätta antalet olyckor i relation till hur åren varit vädermässigt. De senaste fyra åren (2014-2017) har antalet dygn med frysgrader och snö varit färre jämfört med åren 2010-2013, vilket också resulterat till ett lägre antal fallolyckor, se Figur 1.

---

<sup>4</sup> Sedan STRADA:s inrapporteringsstart 2003

<sup>5</sup> Jämförelsen görs mellan åren 2017 och åren 2010-2012.

**Figur 1 Antalet inrapporterade skadade trafikanter till STRADA för Stockholms stad, åren 2010–2017**



Källa: STRADA

NOT 1. År 2014 skedde ett stort bortfall pga. problematik kring polisens IT-system.

NOT 2. Åren 2015-2017 saknas fortfarande en betydande mängd allvarliga olyckor och allvarligt skadade.

## Uppföljning av stadens trafiksäkerhetsmål

### Svårt skadade

Enligt 2017 års officiella statistik för Stockholm skadades 160 personer svårt i trafiken, vilket skulle innebära att stadens målnivå för år 2020 nästintill är uppnådd.

Tyvärr är statistiken som redovisas för de svårt och allvarligt skadade under året 2014 direkt felaktig och redovisningen missvisande även från år 2015 och framåt, likaså statistiken i sin helhet under åren innan 2010.

Slutsatsen är att det inte går att följa upp målet om svårt skadade på grund av den bristfälliga rapporteringen inom den officiella statistiken och den sammanvägda inom STRADA.

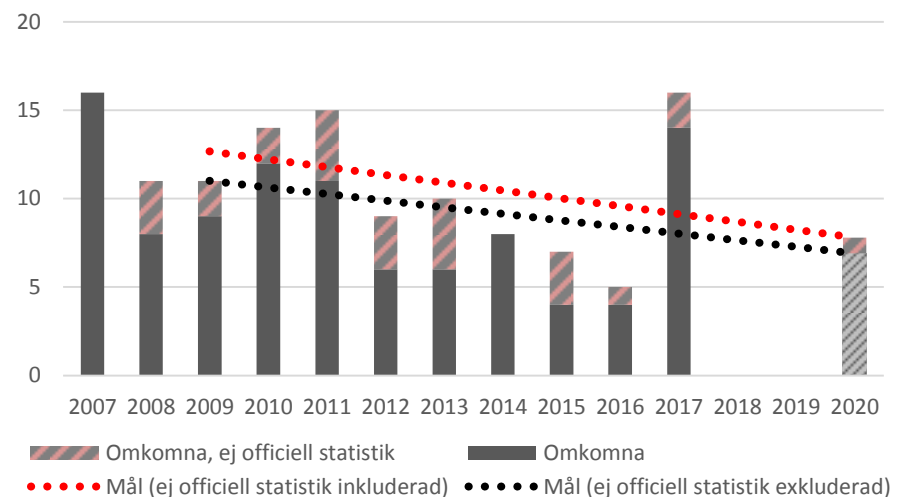
### Omkomna

2017 var dessvärre ett år där ovanligt många, totalt 16 personer, omkom till följd av trafikolyckor i Stockholm. Senast så höga siffror uppmättes var under år 2007<sup>6</sup>. Det innebär att Stockholms 2020-mål om 40 % färre<sup>7</sup> omkomna i trafiken inte nåddes under året som var. Målet, som är ett etappmål, innebär en målbild om högst 6

eller 7 omkomna personer per år (beroende på hur målet beräknas<sup>8</sup>). Stockholm såg dock ut att nå målet både under 2015 och 2016, se Figur 2.

Majoriteten (75 %) av de omkomna var oskyddade trafikanter: 7 fotgängare, 3 motorcyklister och 2 cyklister. Bland de 4 skyddade trafikanterna var samtliga bilister som omkommit till följd av en singelolycka. Av de omkomna fanns 9 män och 7 kvinnor, mellan åldrarna 20 och 97 år.

**Figur 2 Antal omkomna trafiken i Stockholm, åren 2007–2017 samt målbild för år 2020**



Källa: STRADA (personer)

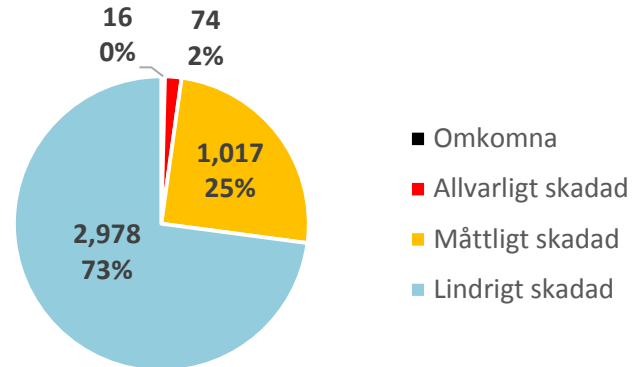
NOT. De rödsträckade staplarna visar dödsolyckor som inte ingår i den officiella statistiken och som därmed inte redovisas av Trafikanalys. I kategorin för den ej officiella statistiken har olyckan orsakats av självmord, sjukdom eller en fallolycka.

Notera att Transportstyrelsen valt att exkludera terrordådet i april 2017 från statistiken, då 5 personer omkom till följd av att en lastbil med hög fart körde in i folksamlingar på Drottninggatan.

### Samtliga skadade i trafiken

Majoriteten av Stockholms trafikolyckor leder till lindriga konsekvenser. Under de senaste åren har 7 av 10 trafikskador varit av lindrigare karaktär. Till dessa räknas blåmärken, skrapsår, mindre skärsår utan större blodförlust och former av sträckning. Drygt en fjärdedel av de som skadas i trafikolyckor i Stockholm får måttliga skador (se Figur 3), som t ex arm- eller benbrott.

**Figur 3 Skadade och omkomna trafikanter fördelat på skadegrad, Stockholms stad, år 2017**

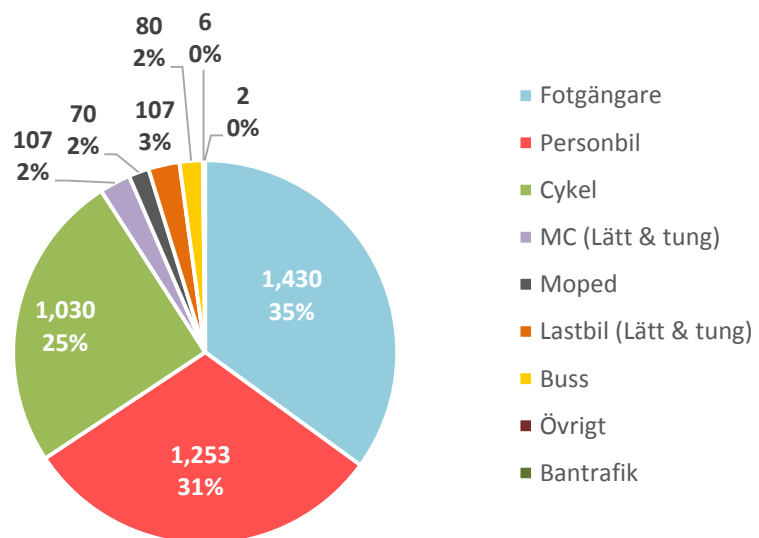


Källa: STRADA (personer)

### De olycksdrabbade

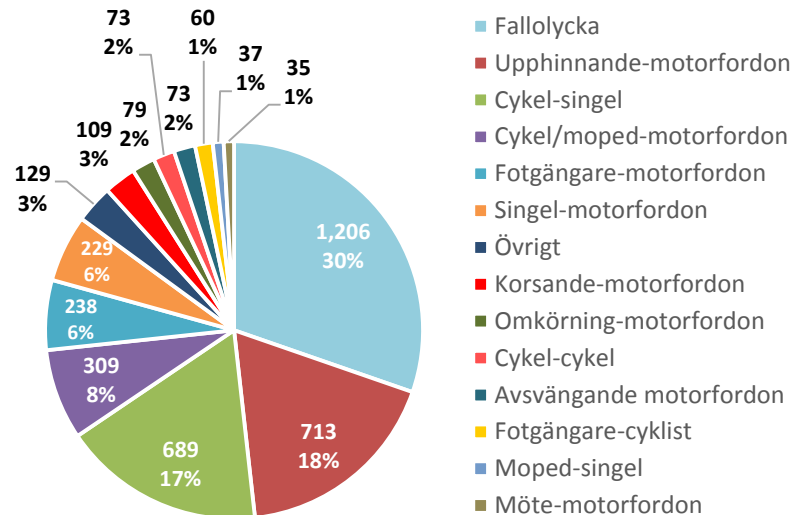
Fotgängarna utgör störst andel av olycksstatistiken, 35 % av samtliga skadade och omkomna under 2017, se Figur 4. Majoriteten av dessa har varit med om en fallolycka, dvs. fallit, snubblat eller halkat i trafikmiljö. Fallolyckorna är den i särklass vanligaste trafikolyckan och stod förra året för en tredjedel av Stockholms samtliga trafikolyckor (se **Error! Reference source not found.**). Näst efter fotgängarna skadas flest bilister (31 %), och bland dessa är upphinnandeolyckor den vanligaste trafikolyckan. Tredje vanligaste trafikantslaget i olycksstatistiken är cyklister (25 %), vilka oftast varit med om en singelolycka.

**Figur 4 Skadade och omkomna trafikanter fördelade på trafikantslag, Stockholm, år 2017**



Källa: STRADA (personer)

**Figur 5 Fördelning av samtliga trafikolyckor fördelade per olyckskategori, Stockholm, år 2017**



Källa: STRADA (olyckor)

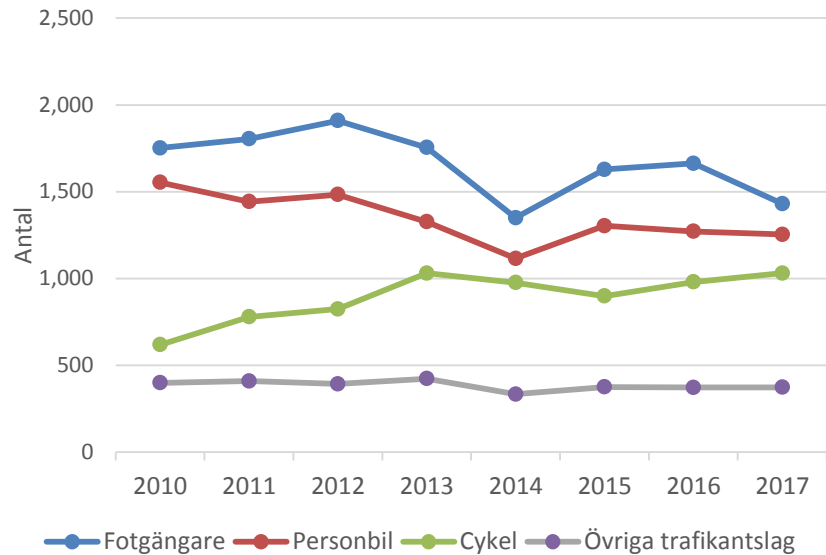
NOT. Kategorin Övriga olyckor är en summering av olyckstyperna parkerat fordon, backning/vändning, moped-fotgängare, spårtrafik, olycka med djur, cykel-moped, moped-moped, fotgängare-fotgängare, terrängfordon samt övrigt.

2017 års olycksminskning gällde framförallt fotgängarna, men även motorcyklister och bilister.

Fotgängarna står för en klar majoritet av alla som skadats allvarligt i Stockholmstrafiken. Under 2017 var andelen 41 %. Tre av fyra allvarliga olyckor är en fallolycka i gatumiljö, vilket gör den till den i särklass vanligaste olyckstypen bland de allvarligt skadade. Hur många fallolyckor som inträffar under ett år har ett stort samband med vädret. 2017 var ett år med färre dagar med vinterklimat<sup>9</sup> jämfört med 2016, vilket gör att olycksstatistiken också minskat.

Antalet skadade cyklister har gått från en tidigare årlig minskning under åren 2014 och 2015 till att vara lika många som under toppnoteringen år 2013, se **Error! Reference source not found.** Jämfört med 2016 ökade antalet skadade cyklister med 5 % (motsvarande 51 personer) under 2017, varav den största ökningen syns bland singelolyckorna. Ökningen skulle kunna kopplas till den ökade (6 %) cyklingen under 2017.

**Figur 6 Antal skadade personer i trafikolyckor, fördelat på trafikantslag, Stockholm, åren 2010-2017**



Källa: STRADA (personer)

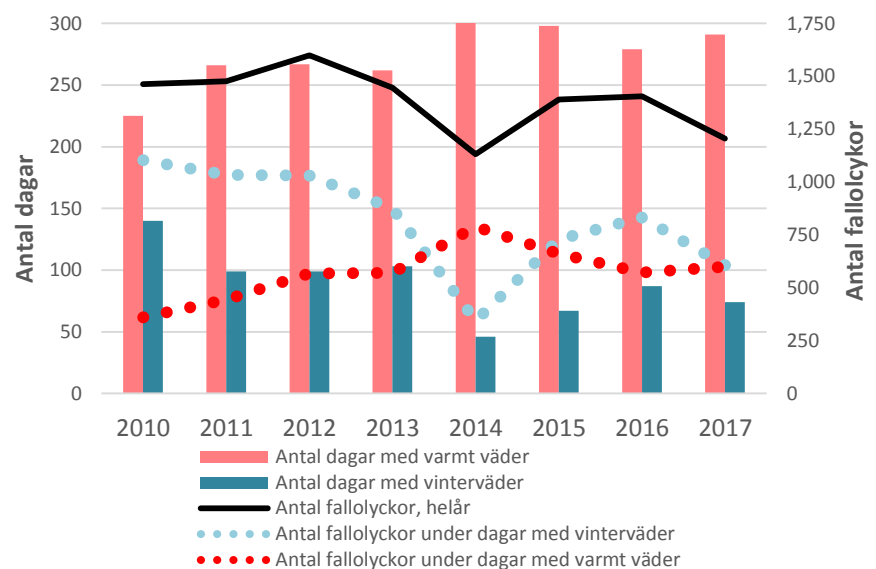
### Vanligaste trafikolyckan

Fallolyckorna är Stockholms absolut vanligast trafikolycka. Väderförhållanden under vintern är starkt avgörande för hur stort antal personer som ramlar och skadar sig, och det finns tydliga samband mellan olycksfrekvens och temperaturen samt förekomsten av snö. I Stockholm sker 6 av 10 fallolyckor under dagar med vinterväder, trots att endast en fjärdedel av årets alla dagar har sådana väderförhållanden. Minst 75 % av dessa sker på vägar med kommunal vägghållare. Det är med andra ord tydligt hur betydande stadens roll och rådighet är inom vinterväghållningen och därmed också trafiksäkerheten på gångytor.



För att göra en rättvis jämförelse av antalet fallolyckor, men även det totala antalet olyckor i staden, från år till år bör man således ta hänsyn till väderomständigheterna. I Figur 7 görs en årsvis uppställning för antalet dagar med vinterväderförhållanden respektive dagar utan. Generellt kan man se att antalet olyckor som skett under dygn med varmare temperaturer utan snö ligger på en lägre nivå trots att antalet varma dagar alltid är betydligt fler än de kallare. Detta förklaras med att det i genomsnitt sker 9 fallolyckor per dygn vid vinterklimat, vilket kan jämföras med snittet för varmare dagar; 2.

**Figur 7 Antal skadade i fallolyckor fördelat på dagar med eller utan frysgrader, Stockholm, åren 2010–2017**



Källa: STRADA (personer), SMHI (open data)

*NOT: Dagar med vinterväder räknas här som dagar med temperaturer på 0 grader Celsius och nedåt och/eller förekomst av snö. Dagar med varmt väder benämns här som dagar utan snö och med temperaturer från 1 grader Celsius och uppåt*

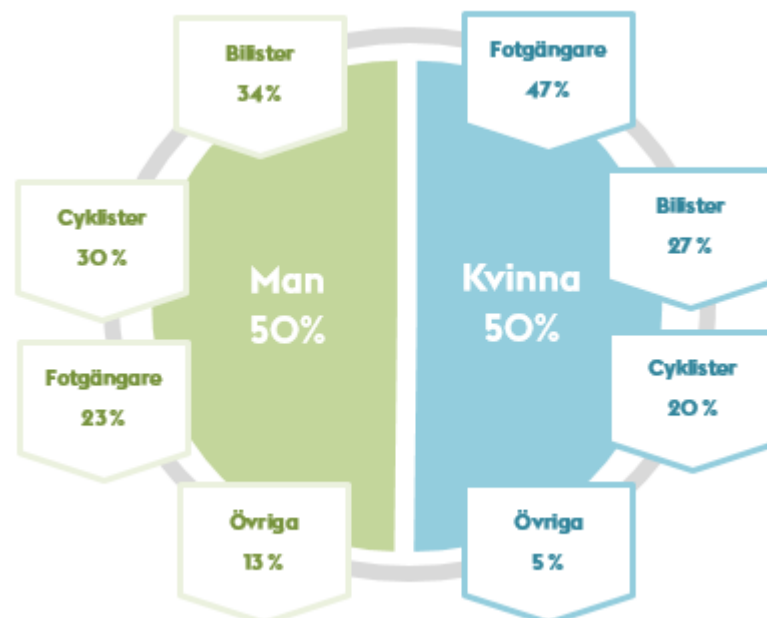
Även om fallolyckorna är starkt säsongsbetonade sker de året runt och av andra anledningar än enbart halka. Andra fallorsaker är exempelvis ojämnt underlag, sviktande hälsa, dåligt underhåll och/eller ouppmärksamhet.

### Jämställdhetsanalys

Fördelningen mellan män och kvinnor som skadas i Stockholm är mycket jämn och har varit det sedan 2010. Under 2017 var andelsfördelningen bland de skadade trafikanterna lika, dvs. hälften kvinnor, hälften män. Fördelningen av befolkningen i Stockholm är likvärdig; 51 % kvinnor och 49 % män. Även om män och kvinnor skadas i ungefär samma utsträckning, skiljer sig sättet de skadas på på vad gäller både trafikant- och olycksslåg, se Figur 8.

Skillnaderna beror främst på att deras resvanor skiljer sig åt i vissa avseenden. Nära hälften av kvinnorna som varit med om en trafikolycka under 2017 var fotgängare, motsvarande andel bland männen uppgick till knappt en fjärdedel. I genomsnitt har kvinnorna stått för 70 % av de senaste fem årens fallolyckor i Stockholms trafikmiljö. Några delförklaringar till varför just kvinnor är överrepresenterade bland fallolyckor är att de går mer och har en högre skaderisk när olyckan väl är framme jämfört med män. Enligt Stockholms läns resvaneundersökning<sup>10</sup> från år 2015 gör kvinnor fler och längre resor till fots än män, vilket gör att de exponeras mer för olycksrisken. Totalt sett är kvinnor i åldersspannet 40-64 år den gruppen med flest antal rapporterade personer med fallolycksskador, men störst risk<sup>11</sup> att falla och skada sig finns bland kvinnor från 65 års ålder och uppåt. Lägst risk löper personer i åldern 25-39 år, trots att de är den trafikantgrupp som går mest, vilket skulle kunna förklaras med de bättre fysiska förutsättningar som åldern ger dem.

**Figur 8 Antalet skadade och omkomna trafikanter fördelade på kön och inbördes trafikanttillhörighet, Stockholm, år 2017**



Källa: STRADA (personer)

Fler män än kvinnor skadas i cykel- och motorfordonsrelaterade trafikolyckor, och har länge varit så. Totalt sett står män för 57 %

<sup>10</sup> Avser resor som startat/avslutats i kommunen

<sup>11</sup> Sett till antalet resta km

av de skadade cyklisterna och bilisterna i Stockholm – andelar som står i proportion till deras cyklande och bilåkande.

**Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner denna lägesrapport.

**Slut****Bilagor**

1. Trafikolyckor 2017 - En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen