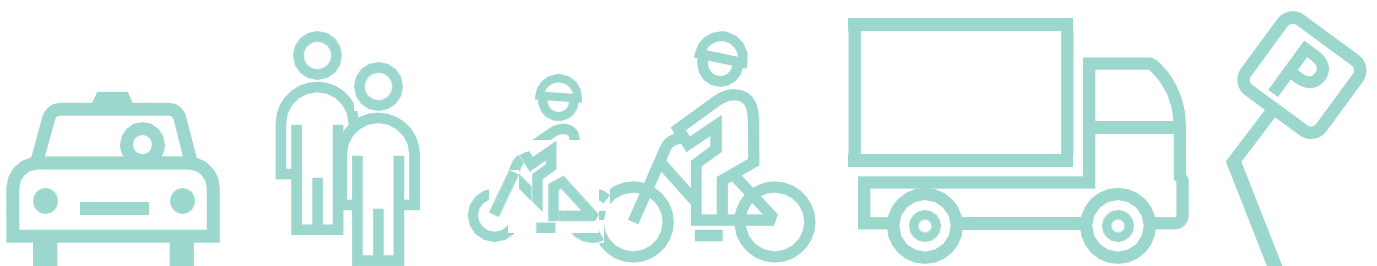


Bilaga 1

Trafikolyckor 2017

En årlig
redovisning av
trafikolycks-
utvecklingen



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

Dnr: T2018-01892
2018-09-27
Kontaktperson: Ellen Taavo, Trafikplanering

1 INNEHÅLL

2	Inledning	3
3	Sammanfattning	4
4	Hur farlig är Stockholmstrafiken, egentligen?	5
4.1	STOCKHOLM I JÄMFÖRELSE MED RIKET OCH ANDRA STORSTÄDER	5
4.2	STOCKHOLMS OLYCKOR I RELATION TILL BEFOLKNINGSMÄNGD	8
4.3	STATISTISKA FELAKTIGHETER SOM PÅVERKAR ANALYSER I RAPPORTEN	10
4.3.1	<i>FLER INRAPPORTERANDE SJUKHUS, 2006-2010</i>	<i>10</i>
4.3.2	<i>STORT TAPP FÖR POLISRAPPORTERADE TRAFIKOLYCKOR UNDER 2014 ..</i>	<i>11</i>
4.3.3	<i>FÄRRE RAPPORTERADE ALLVARLIGT SKADADE</i>	<i>11</i>
4.4	STADENS TRAFIKSÄKERHETSMÅL.....	13
4.4.1	<i>TRAFIKSÄKERHETSARBETET.....</i>	<i>13</i>
4.4.2	<i>MÅLUPPFÖLJNING.....</i>	<i>14</i>
5	Stockholms stads trafikolycksutveckling	19
5.1	SAMTLIGA SKADADE	20
5.2	OMKOMNA.....	26
5.3	ALLVARLIGT SKADADE.....	33
5.4	VANLIGASTE OLYCKORNA	36
5.4.1	<i>FALLOLYCKOR BLAND FOTGÅNGARE</i>	<i>36</i>
5.4.2	<i>UPPHINNANDEOLYCKOR MED MOTORFORDON</i>	<i>42</i>
5.4.3	<i>SINGELOLYCKA CYKEL</i>	<i>46</i>

2 INLEDNING

Stockholms stad jobbar aktivt med att öka trafiksäkerheten och att nå både den nationellt antagna Nollvisionen och det egna kommunspecifika trafiksäkerhetsmålet. Det innebär att staden ska minska antalet omkomna och svårt skadade i trafiken med 40 procent till år 2020. För ett effektivt trafiksäkerhetsarbete krävs att kunskapen och medvetenheten om trafiksäkerhet ökar bland beslutsfattare, anställda, medborgare och trafikanter i staden. Som ett led i detta kunskapsarbete ger trafikkontoret ut denna årligt återkommande rapport som sammanfattar hur utvecklingen ser ut för Stockholm.

Statistiken som används och analyseras i rapporten 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 utgör ett världsunikt nationellt uppföljningsverktyg för trafikolyckor. Då databasen har förändrats och utvecklats en hel del 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 2014 hade rekordlåg antal inrapporterade olyckor pga stort registreringsbortfall inom polisväsendet. Under 2015 fick sjukhusen svårt att rapportera in framförallt allvarligt och måttligt skadade då deras regler för inrapportering och arbetsbelastning försvårades, något som fortfarande ger avtryck i statistiken. Av den anledningen bör man vara försiktig med att dra för långtgående slutsatser utifrån dessa år - framförallt vad gäller allvarligt skadade, då realiteten kan skilja sig och vara högre än vad statistiken redovisar.

Olycksrapporten innehåller en sammanfattning av de trafikolyckor som skett inom staden under år 2017, utvecklingen de senaste åren samt kartmaterial över särskilt utsatta platser i Stockholm - allt för att du som läsare ska få en så bra överblick som möjligt över stadens trafiksäkerhetssituation.

3 SAMMANFATTNING

Under 2017 registrerades totalt 3 979 trafikolyckor inom Stockholms stad. I dessa uppges 4 085 personer ha skadats, varav 73 % lindrigt, 25 % måttligt och 2 % allvarligt. Totalt omkom 16 personer, vilket är det högsta antalet omkomna på tio år. Liksom tidigare år är de tre vanligaste olyckstyperna fallolyckor bland fotgängare, upphinnandeolyckor med motorfordon samt singelolyckor med cykel. Fallolyckor bland fotgängare är inte bara den i särklass vanligaste trafikolyckan, utan också den olyckskategori där flest personer skadas allvarligt.

Antalet olyckor och trafikskadade minskade med 5 % jämfört med 2016. Störst minskning ses bland fotgängare i fallolyckor, vilket främst kan förklaras med att vintermånaderna under 2017 varit mildare än året dessförinnan. En del av minskningen kan också förklaras med att sjukvården – som registrerar flest olyckor med oskyddade trafikanter – fortsatt har haft inrapporteringsproblem till STRADA¹.

Den enskilt största olyckshändelsen i statistiken för 2017 var det kraftiga 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 följd. Det totala antalet olyckor vid detta tillfälle var dock knappt hälften av de som inträffade den 8 november 2016 – ett dygn som gick till historien som Stockholms mest olycksdrabbade² och snötyngda på över hundra år.

Tyvärr är statistiken som redovisas för både de svårt och allvarligt skadade under åren 2014-2017 missvisande, vilket gör att stadens trafiksäkerhetsmål (40 procent färre svårt skadade år 2020 jämfört med genomsnittet 2006-2009) inte kan följas upp på ett korrekt sätt. Antalet allvarligt skadade som rapporterades in till STRADA under 2017 var rekordlågt. Störst minskning syns bland fallolyckorna, vilket till viss del kan förklaras av den milda vintern, men även en minskning av rapporteringen inom denna kategori från sjukvården.

Totalt omkom 16 trafikanter i Stockholm under 2017 vilket var ovanligt många personer. Det innebär att tidigare års positiva utvecklingstrend bröts och att stadens trafiksäkerhetsmål för omkomna överskreds. Senast så många omkom i trafiken i Stockholm var under år 2007.

Rapporten är framtagen av Stockholms stads trafikkontor och analyserna är därför geografiskt avgränsade till olycksutvecklingen för Stockholms kommun.

¹ Swedish Traffic Accident Data Acquisition

² Sedan STRADA:s inrapporteringsstart 2003

4 HUR FARLIG ÄR STOCKHOLMSTRAFIKEN, EGENTLIGEN?

Olyckor är, som ordet antyder, aldrig önskvärda. Vi är alla trafikanter vilket gör att det är lätt att ta till sig statistiken och relatera till de trafiksituationer när känslan av otrygghet har infunnit sig. Nedan följer en redovisning av de trafikolyckor som skett inom Stockholms kommungräns och hur dessa förhåller sig till stadens storlek, invånarantal och andra storstäder.

4.1 STOCKHOLM I JÄMFÖRELSE MED RIKET OCH ANDRA STORSTÄDER

Under 2017 rapporterades det in 3 979 trafikolyckor för Stockholm, där 4 085 personer skadades i någon utsträckning. Vid en första anblick av dessa siffror är det lätt att tro att Stockholm har en mycket osäker trafikmiljö, men med tanke på att kommunens invånare utgör drygt 9 procent av Sveriges totala befolkning, respektive motsvarar 51 procent av Sveriges storstäders invånare, är trafiksäkerhetsläget inte fullt så illa.

I faktiska tal har Stockholms stad flest antal skadade jämfört med andra storstäder³, se Tabell 1. Under de senaste fem åren har Stockholm i snitt stått för 46 procent av länets samtliga trafikskadade och 9 procent av rikets, vilket står i relation till stadens befolkningsandel.

Tabell 1 Antalet skadade och omkomna i trafiken i faktiska tal år 2017

	Omkomna	Allvarligt skadade	Måttligt skadade	Lindrigt skadade	Total
Sverige	354	1 465	12 759	34 760	49 338
Stockholms län	54	178	2 154	6 766	9 152
Stockholms stad	16	74	1 017	2 978	4 085
Göteborgs stad	7	87	897	2 102	3 093
Malmö stad	9	57	450	1 328	1 844

Källa: STRADA (personer)

NOT. Samtliga dödsfall, även självmord som inte är en del av Sveriges officiella statistik, ingår i ovanstående statistik bland de omkomna.

Räknar man antalet trafikskadade per capita (se

Tabell 2) ligger Stockholm totalt sett lägre jämfört med landet i stort samt Göteborg och Malmö, men något högre än det egna länet. Görs samma jämförelse istället med antal trafikskadade per kilometer väglängd⁴ (se Tabell 3), har Stockholm högst andel. Det förklaras i alla jämförelsefall, förutom med Malmö,

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

⁴ Transportinfrastrukturens markanvändning 2010, SCB

av att Stockholm har ett kortare vägnät – framförallt vad gäller den sammantagna längden på enskilda vägar.

Tabell 2 Antalet skadade och omkomna i trafiken per 1 000 personer år 2017

	Omkomna	Allvarligt skadade	Måttligt skadade	Lindrigt skadade	Total
Riket	0,035	0,14	1,26	3,43	4,88
Stockholms län	0,023	0,08	0,93	2,93	3,97
Stockholms stad	0,017	0,08	1,07	3,14	4,30
Göteborgs stad	0,012	0,15	1,59	3,73	5,48
Malmö stad	0,027	0,17	1,35	3,98	5,53

Källa: STRADA (personer), SCB (befolkningsstatistik)

NOT. Samtliga dödsfall, även självmord och sjukdomsfall som inte är en del av Sveriges officiella statistik, ingår i ovanstående statistik bland de omkomna.

Tabell 3 Antalet skadade och omkomna i trafiken per kilometer väg år 2017

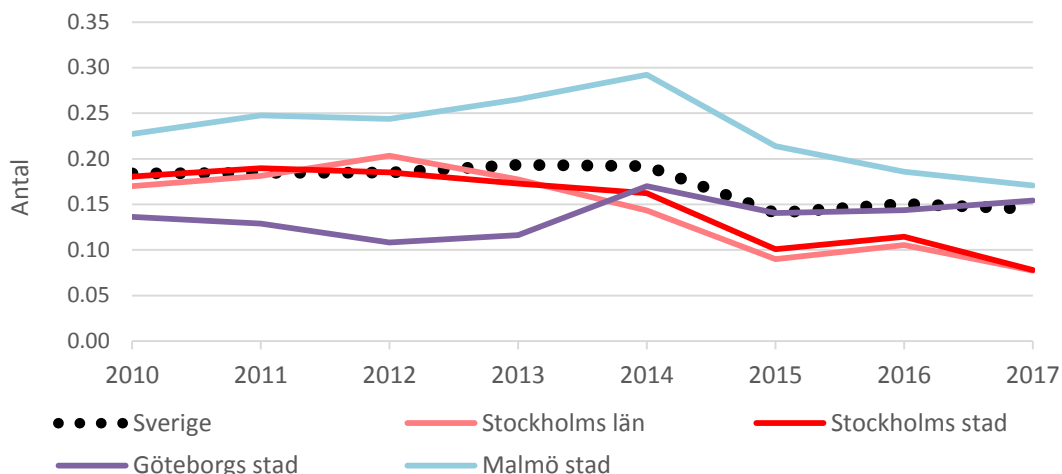
	Omkomna	Allvarligt skadade	Måttligt skadade	Lindrigt skadade	Total
Riket	0,001	0,00	0,02	0,06	0,09
Stockholms län	0,002	0,01	0,10	0,31	0,42
Stockholms stad	0,007	0,03	0,43	1,26	1,73
Göteborgs stad	0,003	0,03	0,32	0,75	1,11
Malmö stad	0,007	0,05	0,37	1,09	1,51

Källa: STRADA (personer), SCB (Transportinfrastrukturens markanvändning 2010)

NOT 2. Samtliga dödsfall, även självmord och sjukdomsfall inte är en del av Sveriges officiella statistik, ingår i ovanstående statistik bland de omkomna.

Stockholms allvarligt skadade per tusen invånare har under en tid legat i nivå med resten av landet, men minskade drastiskt under 2015 för att sedan ligga på låga nivåer under 2016. Andelen ligger fortsatt kvar på samma låga nivå som det egna länet, se Figur 1. Minskningen 2015 berodde på ett statistiskt bortfall orsakat av sjukhusrapporteringarna (se avsnitt 4.3.3), och de fortsatt mycket låga antalen allvarligt skadade under 2016 och 2017 antas ha att göra med fortsatta rapporteringsproblem samt milda vintrar som minskat förekomsten av fallolyckor.

Figur 1 Antal allvarligt skadade i trafiken per 1 000 invånare, åren 2010–2017

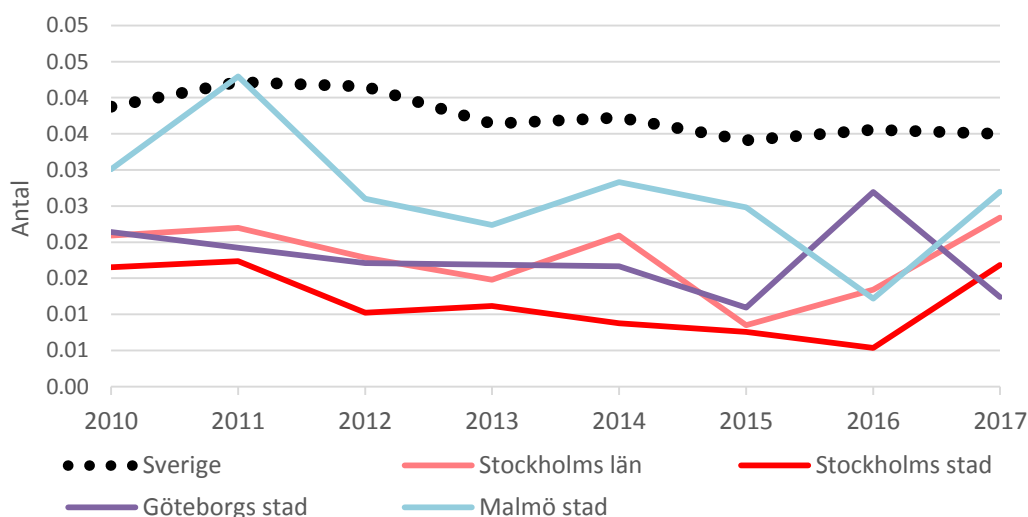


Källa: STRADA (personer), SCB (befolkningsstatistik)

NOT 1. Statistiken för de allvarligt skadade är inte tillförlitlig för 2015 och antas ha ett visst bortfall under åren 2016-2017 pga. rapporteringsproblem bland akutsjukhusen och mildare vintrar.

Antalet omkomna per tusen invånare har däremot länge legat mycket lägre för Stockholm jämfört med Sverige som helhet, det egna länet samt andra storstäder, se Figur 2. Storstäderna ligger generellt på en mycket lägre nivå jämfört med landet i helhet, vilket beror på att mer än hälften av Sveriges dödsolyckor inträffar på statliga vägar och att enbart 1 procent av dessa vägsträckor går inom storstädernas kommungräns. I genomsnitt⁵ har 7 av 10 dödsolyckor inom storstadskommunerna inträffat på det kommunala vägnätet. Räknat per capita har Malmö historiskt sett haft fler omkomna jämfört med de övriga storstäderna. Framförallt har de totalt sett många fler som omkommer i dödsolyckor som räknas som icke officiell statistik⁶ - framförallt fallolyckor.

Figur 2 Antal omkomna i trafiken per 1 000 invånare, åren 2010–2017



Källa: STRADA (personer), SCB (befolkningsstatistik)

⁵ Åren 2013–2017

⁶ Olycksfall inom den officiella statistikens definition räknas som en trafikolycka, när det är olyckor som inte orsakats av sjukdom, suicid eller av att en fotgängare ramlat/snubblat/halkat.

NOT 1. Samtliga dödsfall, även självmord och sjukdomsfall som inte är en del av Sveriges officiella statistik, ingår i ovanstående statistik bland de omkomna.

4.2 STOCKHOLMS OLYCKOR I RELATION TILL BEFOLKNINGSMÄNGD

Stockholm är en stad i utveckling vars invånarantal växer stadigt för varje år. Sedan 2008 har kommunens invånare ökat med 17 procent, vilket bör tas i åtanke när man jämför antalet olyckor och skadade i faktiska tal mellan åren. Under de senaste åren ligger antalet trafikskadade per 1000 personer på runt 4 personer, se Tabell 4.

Tabell 4 Antal skadade i trafiken per 1 000 invånare, Stockholm, åren 2013–2017

År	Död	Allvarligt skadad	Måttligt skadad	Lindrigt skadad	Total
2013	0,01	0,17	1,41	3,45	5,05
2014	0,01	0,16	1,11	2,85	4,14
2015	0,01	0,10	1,24	3,21	4,55
2016	0,01	0,11	1,21	3,25	4,58
2017	0,02	0,08	1,09	3,18	4,37

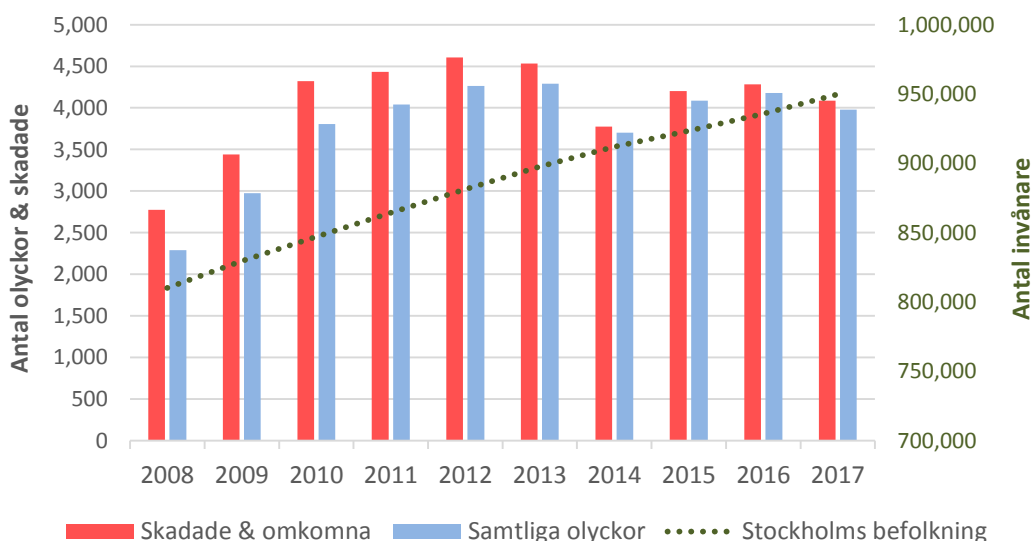
Källa: STRADA (personer), SCB (befolkningsstatistik)

NOT 1. År 2014 var ett år med stora statistiska bortfall, vilka berodde på att polisen bytte IT-system.

NOT 2. Statistiken för de allvarligt skadade är inte tillförlitlig för 2015 och antas ha ett visst bortfall under åren 2016-2017 pga. rapporteringsproblem bland akutsjukhusen och mildare vintrar.

2017 års olycksstatistik visar att antalet skadade och dödade i trafiken ligger på en relativt låg nivå jämfört med åren 2010–2013. Vid en tillbakablick tio år bakåt i tiden, ser både trafikolyckor och skadade trafikanter ut att ha ökat kraftigt, se Figur 3.

Figur 3 Antal trafikolyckor och trafikskadade i förhållande till invånarantal, Stockholm, åren 2008–2017



Källa: STRADA (olyckor och personer), SCB (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.

Genom att titta på grafen är det lätt att dra en för snabb slutsats om att ökningen av antalet trafikolyckor och skadade enbart har att göra med den ständigt ökande befolkningen eller att spekulera kring att trafiksituationen i kommunen blivit allt mer otrygg. Den huvudsakliga förklaringen är dock att statistiken successivt blev bättre fram till 2010 allteftersom fler sjukhus valde att frivilligt ansluta sig till STRADA. Akutsjukhusens medverkan har gjort att fler olyckor – framförallt sådana som drabbar oskyddade trafikanter – blivit synliggjorda. Efter 2010 anses antalet rapportörer till STRADA:s statistik vara komplett för Stockholm stad, eftersom de största akutsjukhusen från och med den tidpunkten var med och rapporterade.

Fördelar man de trafikskadade över Stockholms tre geografiska stadsområden, innerstaden, söderort och västerort, blir det tydligt att västerort är minst olycksdrabbat medan flest olyckor sker i innerstaden. 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 5.

Tabell 5 *Folkmängd den 31 dec, åren 2000–2017, Stockholm*

	2000	2005	2010	2015	2017
Innerstan	276 232	287 785	314 266	338 024	346 538
Söderort	276 708	281 612	316 968	347 483	357 579
Västerort	194 967	198 895	213 629	235 101	242 948
Hela staden	750 348	771 038	847 073	923 516	947 065

Källa: Statistisk årsbok för Stockholm 2017, SCB/Sweco

Västerort stod i slutet av år 2017 för 26 procent av Stockholms totala invånarantal, medan söderort och innerstaden motsvarade för 38 respektive 37 procent. Dessa befolkningsandelar återspeglas till viss del även i siffrorna för 2017 års statistik över antalet skadade i trafiken för respektive område, se Tabell 6. Även om det bor fler i söderort, skadades flest personer i innerstaden, vilket har att göra med att det är fler personer som vistas där, vilket också ger en mer komplex trafiksituation i Stockholms mest centrala delar jämfört med i ytterstaden.

Tabell 6 *Andelen omkomna och skadade i trafiken fördelat på stadsområde, Stockholm, år 2017*

	Innerstan	Söderort	Västerort	Totalt
Omkomna	50%	25%	25%	100%
Allvarligt skadad	38%	40%	22%	100%
Måttligt skadad	48%	32%	20%	100%
Lindrigt skadad	44%	34%	22%	100%
Totalt	45%	34%	22%	100%

Källa: STRADA (personer), Geokodad i GIS

4.3 STATISTISKA FELAKTIGHETER SOM PÅVERKAR ANALYSER I RAPPORTEN

Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA har förändrats och utvecklats mycket under de senaste tio åren, vilket i det långa loppet är positivt men kan ge en missvisande bild av statistiken över vissa tidsperioder.

4.3.1 FLER INRAPPORTERANDE SJUKHUS, 2006-2010

Antalet inrapporterande sjukhus i Stockholmsområdet ökade framförallt under perioden 2006-2010, vilket medfört att statistiken visar en brant ökning av antalet olyckor och skadade trafikanter under dessa år. Denna höjning ska därför ses som en förbättring av statistiken och ett synliggörande av olyckorna som drabbar framförallt de oskyddade trafikanterna och inte som ett tecken på att trafiksäkerheten försämrats under perioden.

Vid år 2010 var de största akutsjukhusen med som rapportörer (se Tabell 7), vilket gör att trafikkontoret räknar att olycksstatistiken blev tillförlitlig först därefter.

Tabell 7 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
Lättakuten Huddinge sjukhus	2015	Januari
Nacka sjukhus	2015	Januari
Sachsska barn- och ungdomssjukhuset	2017	Juni
Närakuten Haga	2017	September

Källa: Transportstyrelsen

4.3.2 STORT TAPP FÖR POLISRAPPORTERADE TRAFIKOLYCKOR UNDER 2014

Antalet trafikskadade ser ut att minska märkbart under år 2014, vilket till största delen kan förklaras av de inrapporteringsproblem som polisen hade under perioden snarare än av en faktiskt minskning. Under 2013, men framförallt under 2014, fick polisen problem i samband med att de införde ett nytt IT-system⁷ och gick över från manuell till automatiserad rapporthantering, något som försämrade rapporteringen in till STRADA och den officiella statistiken märkbart. Därför bör man vara försiktig med att dra slutsatser och använda siffror vad gäller antalet skadade under 2014, eftersom det verkliga antalet skiljer sig och antas vara mycket högre än vad statistiken redovisar. Bortfallet i statistiken gäller dock enbart skadade trafikanter och inte omkomna, då siffrorna för dessa har säkrats tack vare ett myndighetsövergripande⁸ samarbete.

4.3.3 FÄRRE RAPPORTERADE ALLVARLIGT SKADADE

2017 var ett år med mycket lågt antal allvarligt skadade, vilket kan härledas till de ändrade och försvårade inrapporteringsregler som infördes under 2015 för sjukvården, men även nerskärningar inom polisens uttryckningar vid trafikolyckor på senare år. Bortfallet under 2015 var så stort att Trafikverket valde att inte redovisa de allvarligt skadade i deras årliga trafiksäkerhetsrapport *Analys av Trafiksäkerhetutvecklingen*. Orsakerna till det stora bortfallet förklaras under rubrikerna nedan.

Ändrade inrapporteringsregler och högre arbetsbelastning för sjukhuspersonal
Sjukvårdens rapportering går till enligt följande. Vårdsökande som kommer till akuten och uppger att denne råkat ut för en olycka i trafikmiljö, ombeds att fylla i en trafikskadejournal. På denna får patienten svara på ett antal uppgifter om hur olyckan gick till och var den skedde. Dessa uppgifter kompletteras med information från patientens journaler och registreras därefter av akutmottagningens STRADA-rapportörer i databasen. Registreringen bygger på informerat samtycke där det är frivilligt att medverka. De uppgifter som lämnas är skyddade enligt personuppgiftslagen och sekretesslagen. Innan den 1 januari 2015 fick sjukhusen registrera de uppgifter de hade att tillgå även om ingen trafikskadejournal hade lämnats in. Sjukhusen skickade därefter hem trafikskadejournalen till patienten för komplettering tillsammans med ett brev som informerade om att denne blivit registrerad och att patient kunde få sina uppgifter bortplockade om så önskades. Möjligheten att registrera utan trafikskadejournal togs bort fr.o.m. 1 januari 2015.

Denna ändring – i kombination med en generellt högre arbetsbelastning för sjukhuspersonalen – har märkbart försvårat insamlingsarbetet på sjukhusen. Framförallt har det resulterat i ett stort statistiskt bortfall av de allvarligt skadade, då dessa kan vara extra svåra att få in ett aktivt medgivande från i samband med registreringen. För Stockholms stad beräknas bortfallet ligga runt 40 procent

⁷ Pust Siebel

⁸ Transportstyrelsen, SCB, Trafikverket och Rättsmedicinalverket

(motsvarande runt 60 personer) allvarligt skadade personer som inte rapporterades in under 2015. Antalet allvarligt skadade under år 2017 är hälften av nivåerna under åren 2010-2013.

Få polisrapporterade svåra olyckor

Antalet polisrapporterade lindriga olyckor ökade återigen efter 2014, som var ett år med stora inrapporteringsproblem, dock ligger antalet svåra olyckor och svårt skadade fortsatt kvar på samma låga nivå under åren efter 2014 fram till idag. Dessa bortfall påverkar framförallt utfallet för de olyckor som sedan i STRADA klassas som olyckor med måttliga skador. Utöver försämrade statistik i STRADA påverkas även uppföljningen av Stockholms stads trafiksäkerhetsmål negativt då det helt baseras på polisrapporterad statistik. Även stadens trafiksäkerhetshöjande arbete påverkas negativt då det är svårt att utröna hur olyckor gått till utan polisens kompletterande och informativa platsrapporter med kartmaterial.

Polisen förklarar 2015 och 2016 års låga rapporteringssiffror med att det finns färre trafikpoliser och att de inte längre kan prioritera att åka ut på lika många trafikolyckor som tidigare. Dock har de inga exakta siffror på hur stor neddragningen varit inom detta område.

4.4 STADENS TRAFIKSÄKERHETSMÅL

4.4.1 TRAFIKSÄKERHETSARBETET

Stockholms stads trafiksäkerhetsarbete utgår från den nationella nollvisionen som är fastslagen i riksdagen och utgör grunden i svenskt trafiksäkerhetsarbete. Nollvisionen innebär att ingen människa ska behöva omkomma eller bli allvarligt skadad i trafiken och följs upp med ett antal nationella etappmål⁹.

Den enskilt viktigaste åtgärden för att förbättra trafiksäkerheten i Stockholm är att arbeta för lägre hastigheter. Att minska hastigheten är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken och pekas därmed ut som en av de viktigaste åtgärderna för att nå stadens trafiksäkerhetsmål år 2020. Hastighetsgränserna på gatorna signalerar vilka trafikantgrupper som prioriteras, och lägre hastigheter ger de oskyddade trafikanterna bättre förutsättningar att vistas på gatan. 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 rätt hastighet.

Stockholms stad jobbar 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. Under 2016 påbörjades realiseringen av den stora hastighetsöversynen och berörde gator i stadsdelarna Kungsholmen, Spånga-Tensta, Hägersten samt Liljeholmen. Under hösten 2017 beslutade trafiknämnden om nya hastighetsgränser i Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen och under 2018 testas olika hastighetsdämpande åtgärder på Kungsholmen och Hägersten. På sikt (fram till 2026) kommer samtliga stadsdelar bli berörda.

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 medvetenheten om de trafikolyckor som sker i Stockholm, arbetar staden också kontinuerligt med olycksuppföljning i det dagliga trafikplaneringsarbetet i syfte att förebygga nya olycksfall i trafiken.

⁹ Antalet omkomna i trafiken ska halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel till år 2020 jämfört med 2007 års siffror

4.4.2 MÅLUPPFÖLJNING

År 2020 ska staden ha minskat antalet svårt skadade och omkomna i trafiken med 40 procent jämfört med snittet för åren 2006–2009. Målet bygger på den officiella statistiken som redovisas av myndigheten Trafikanalys¹⁰, vilken i sin tur baseras på polisens rapportering till Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA. För att nå detta mål måste antalet personer minska från 274 till 164 personer.

Då det finns stora skillnader mellan de siffror som redovisas i den officiella statistiken som ligger till grund för Stockholms stads trafiksäkerhetsmål och den sammanvägda statistiken i STRADA (som denna olycksrapport huvudsakligen bygger på), redovisas måluppföljningen med båda indatakällor nedan.

Notera även att fallolyckor inte ingår i den officiella statistikens definition av vad en trafikolycka är, och därför inte räknas med i den nationella statistiken. Dock rapporteras de in till STRADA och redovisas i denna rapport. Detta eftersom fallolyckorna under de senaste fem åren i genomsnitt stått för 39 procent av alla som skadats allvarligt i Stockholms trafikmiljö, vilket gör fallolyckan till den vanligaste olyckstypen bland allvarligt skadade.

Skillnaden mellan svårt och allvarligt skadade

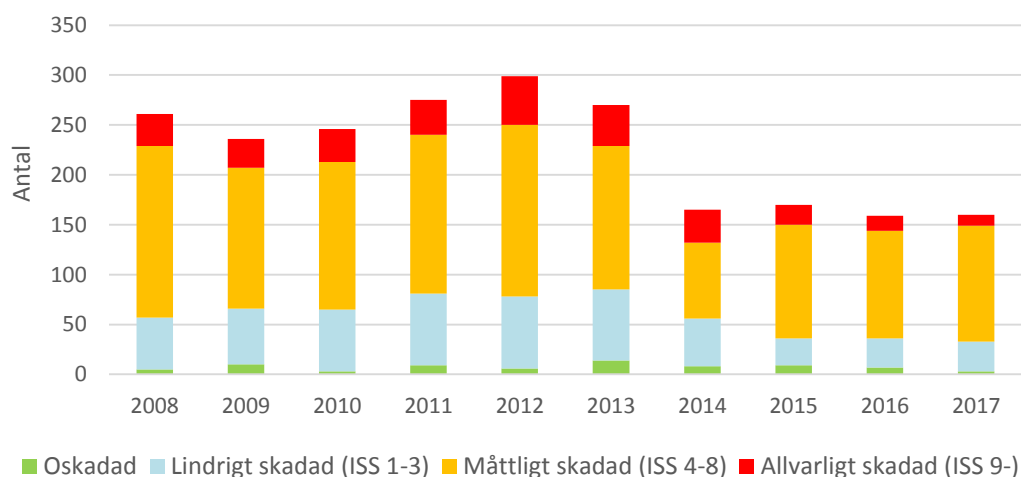
Det är viktigt att veta att den officiella statistiken har en egen term för de allra värst skadade; **svårt skadade**. Huruvida en trafikskada registreras som lindrig eller svår bedöms av polisen på olycksplatsen utan konsultation från sjukvården. Sjukvården däremot kallar de mest skadade som **allvarligt skadade** och gör sin bedömning utifrån medicinsk grund, en s.k. ISS-bedömning¹¹ vilken anger sannolikheten att en person avlider till följd av sina skador. Sjukvården har med hjälp av detta system ett mellansteg i sin bedömning, vilket gör att en patient kan benämnas som lindrigt, *måttligt* eller allvarligt skadad.

I STRADA väger sjukvårdens bedömning tyngst för hur en skada ska kategoriseras när det finns skillnader mellan polisens och sjukvårdens bedömningar. Om polisen rapporterar in en trafikant som svårt skadad men sjukvården gör bedömningen att personen har lindriga skador – benämns skadan i STRADA som lindrig. Gör sjukvården ingen bedömning, blir det polisens skaderegistrering som används. Av denna anledning är antalet skadade olika höga och skadorna benämns olika beroende på om statistiken som redovisas är officiell nationell eller sammanvägd i STRADA. I Figur 4 illustreras hur polisens inrapportering av svårt skadade faller ut enligt STRADA:s sammanvägning efter att sjukvårdspersonal gjort sin medicinska skadeklassificering.

¹⁰ Vägtrafikskador, årlig rapport

¹¹ ISS= Injury Security Score, en riskbedömning för om patienten avlider av sina skador. Allvarligt skadade har ett ISS-värde på 9 eller högre.

Figur 4 Resultatet av STRADA:s sammanvägda skadebedömning av trafikanter som polisen rapporterat in som svårt skadade till den officiella statistiken, Stockholm, åren 2008–2017

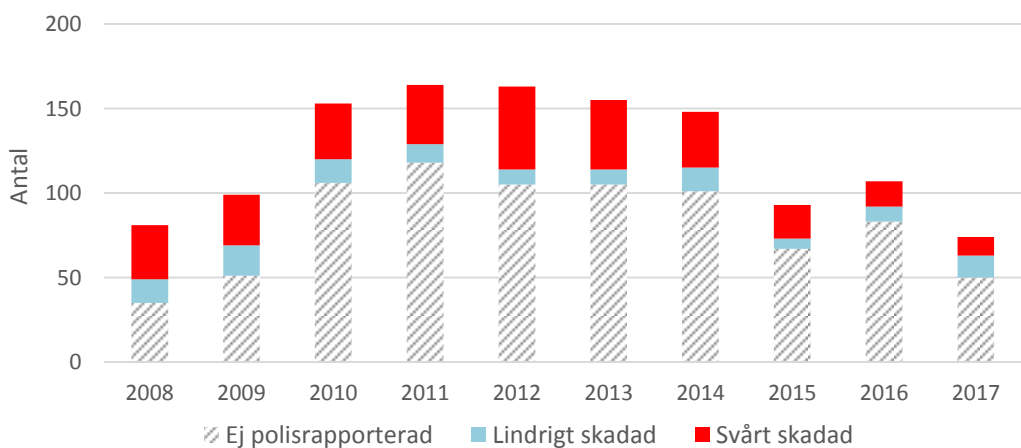


Källa: STRADA (personer)

Figuren ovan visar att enbart ett mycket litet antal av de polisrapporterade svårt skadade personerna bedöms som allvarligt skadade enligt sjukvården. Majoriteten bedöms istället vara måttligt skadade. Under de senaste tio åren har i snitt 13 procent av polisens svårt skadade bedömts som allvarligt skadade av sjukvården. Diagrammet visar även tydligt polisens minskade inrapportering av svårt skadade och hur de indirekt påverkar antalet måttligt skadade.

Det totala antalet allvarligt skadade är dock fler än vad som visas i Figur 4, vilket till stor del beror på att polisen sällan rapporterar in olyckor med enbart oskyddade trafikanter (t.ex. cykel singel, cykel-fotgängare) och aldrig den grupp som oftast skadas allvarligt – fotgängare i fallolyckor. Dessa trafikanter rapporteras oftast in av sjukvården, och finns därför inte representerade i diagrammet. I Figur 5 nedan synliggörs polisens låga andel av det totala antalet allvarligt skadade personer i STRADA. I genomsnitt är polisen med och rapporterar in 35 procent av de personer som klassas som allvarligt skadade. I den andelen finns en del polisbedömningar om att personen varit lindrigt skadad.

Figur 5 Samtliga allvarligt skadade i STRADA uppdelat på polisens inrapporterade andel respektive bedömning av skadegrad av dessa, Stockholm, åren 2008-2017



Källa: STRADA (personer)

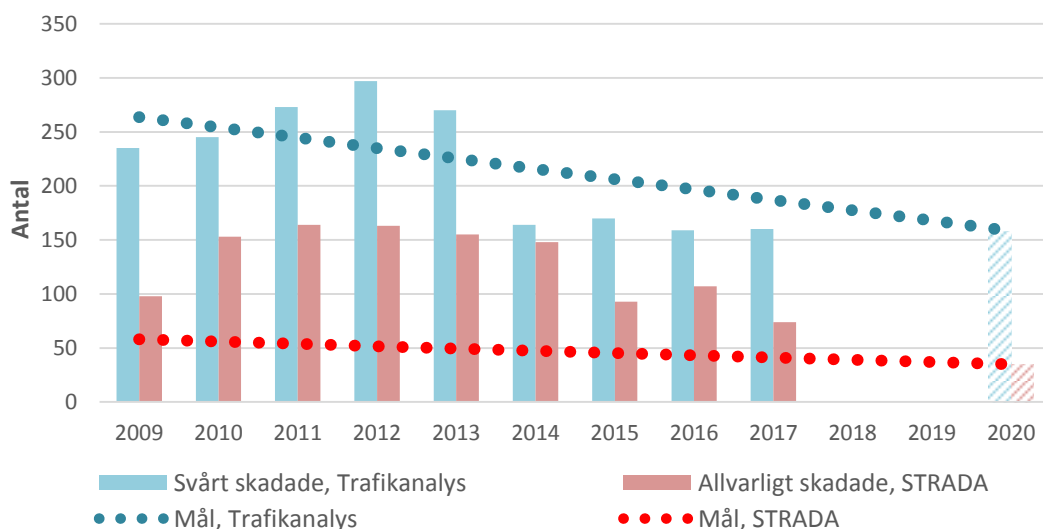
Uppföljning av målet för svårt skadade

Enligt 2017 års officiella statistik för Stockholm skadades 160 personer svårt i trafiken, vilket skulle innebära att 2020 års målnivå nästintill skulle vara uppnådd, se Figur 6.

Tyvärr är statistiken som redovisas för de svårt skadade under året 2014 och de allvarligt skadade för år 2015 missvisande och direkt felaktig (se avsnitt 0), likaså STRADA-statistiken i sin helhet fram till år 2010 (se avsnitt 4.3.1), vilket gör att målet inte kan följas upp på ett korrekt sätt. De polisrapporterade svårt skadade ligger under 2017 på runt 41 procent lägre än snittet för den officiella statistiken under åren 2010–2013. STRADA:s siffror¹² för 2017 ligger 53 procent lägre.

Antalet polisrapporterade svårt skadade låg under 2017 kvar på samma låga nivå som under bottenåret 2014. Antalet trafikanter med allvarliga skador enligt den sammanvägda svårighetsgraden i STRADA låg däremot på den lägsta nivån på tio år. En delförklaring till denna minskning skulle kunna vara att de senaste fyra åren haft betydligt mildare vintrar, vilket minskat antalet fallolyckor – vilka utgör en betydande andel av statistiken för de allvarligt skadade. Under de senaste fyra åren (2014–2017) har antalet dagar per år med vinterväder¹³ i snitt varit 38 procent färre jämfört med perioden 2010–2013, vilket minskat det totala antalet fallolyckor i samma storleksordning. Antalet *allvarliga* fallolyckor har under samma tidsperioder minskat med 45 procent, vilket skulle kunna ha ett samband med vädret. Dock antas det inte vara hela förklaringen till minskningen. Sjukvården har fortsatt haft en del svårigheter att fånga upp de allvarligt skadade i sin inrapportering till STRADA, vilket föranleder ett fortsatt misstänkt bortfall i statistiken.

Figur 6 Statistik över antalet svårt och allvarligt skadade i trafiken i Stockholm, åren 2009–2017 samt målbild för år 2020



Källa: Trafikanalys och STRADA (Transportstyrelsen)

NOT 1. Statistiken från Trafikanalys är den svenska officiella statistiken vilken enbart bygger på polisrapporterade olyckor och exkluderar fallolyckor bland fotgängare.

NOT 2. Statistiken från STRADA baseras på olycksrapporter från både polis och sjukhus som vägts samman och inkluderar även fallolyckor.

¹² Baserat på den sammanvägda skadegraden

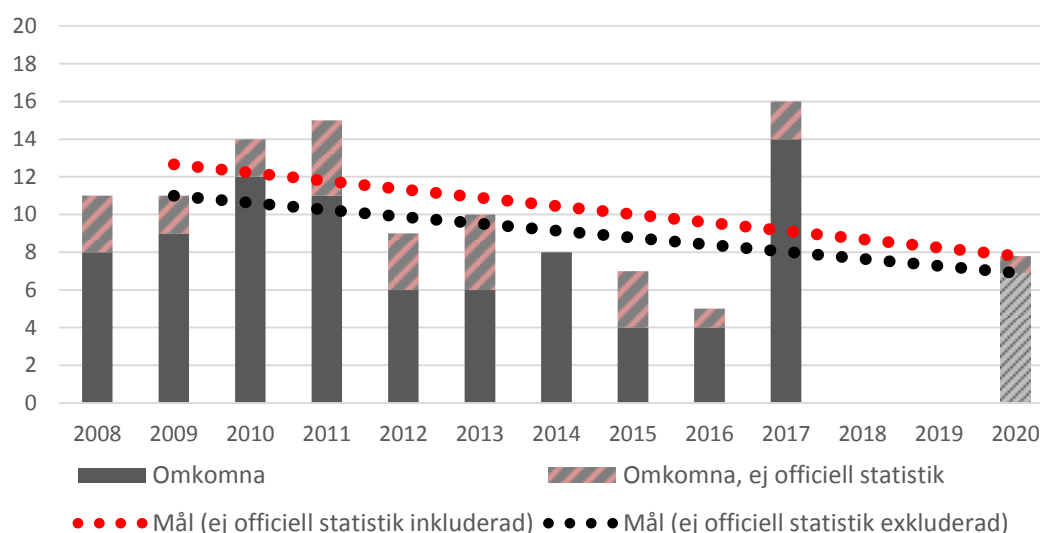
¹³ Här räknat som antal dagar med temperaturer från 0 grader och nedåt och/eller förekomst av snö

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

Uppföljning av målet för omkomna

I motsats till de svårt och allvarligt skadade, är den statistiska kvaliteten och kvantiteten säkerställd för de dödsolyckor som sker, vilket medför att målet om högsta antalet omkomna i trafiken kan följas upp. Stockholms 2020-mål om 40 procent färre omkomna i trafiken är ett etappmål vilket innebär en målbild om högst 6 till 7 omkomna personer - beroende på hur målet räknas¹⁴. Under åren 2015-2016 låg antalet omkomna under denna nivå¹⁵, men under 2017 ökade antalet omkomna drastiskt, se Figur 7/figur 7.

Figur 7 Antal omkomna trafiken i Stockholm, åren 2008–2017 samt målbild för år 2020



Källa: STRADA (personer)

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

Under 2017 omkom totalt 16 personer; vilket är det högsta antalet omkomna på över tio år i trafikrelaterade olyckor i Stockholm. Att så många dog i trafiken under föregående år beror delvis på olyckliga omständigheter och sjukdom, men också på grov vårdslöshet i trafiken som t.ex. framfart i mycket höga hastigheter, rödljuskörning, smitning från poliskontroll samt drog- och/eller rattfylla. Alkohol och/eller droger har konstaterats i en tredjedel av alla stadens dödsolyckor under perioden 2006-2017, enligt Trafikverkets granskning¹⁶. Under 2017 var andelen 38 procent.

¹⁴ Dvs. om fallolyckor samt olyckor som orsakats av suicider eller sjukdom ingår i målberäkningen eller ej

¹⁵ Oavsett om dödsfall som inte inkluderas i den officiella statistiken för omkomna i en trafikolycka inkluderas eller ej

¹⁶ Totalt 87 olyckstillfällen som Trafikverket granskat och där alkohol/droger kunnat uteslutas eller verifieras, Mikael Lyckman, Trafikverket

Trafikverket har under senare år sett en uppgång vad gäller antalet omkomna i alkohol- och drogrelaterade trafikolyckor¹⁷. Under 2016 ökade antalet drogrelaterade olyckor markant i Sverige – särskilt bland förare i personbil. Då 2017 inte visat på någon nedgång, har ett samarbete mellan Polisen och Trafikverket påbörjats med syfte att effektivisera nykterhetskontroller.

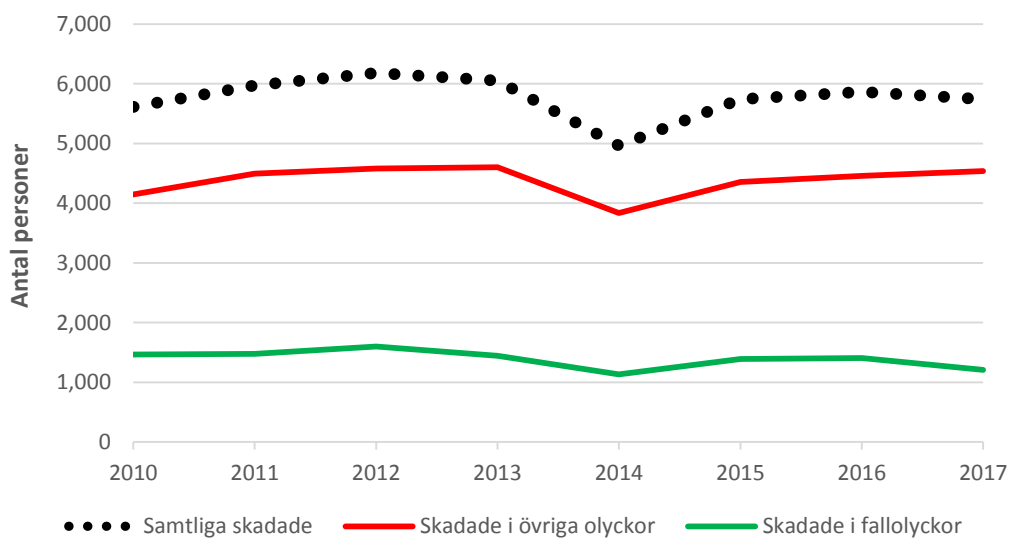
¹⁷ Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2017, Trafikverket

5 STOCKHOLMS STADS TRAFIKOLYCKSUTVECKLING

Under 2017 registrerades 3 979 trafikolyckor och 4 085 skadade personer i STRADA med avseende på Stockholms stad. Det är en minskning med 5 procent jämfört med 2016, vilket beror på ett minskat antal fallolyckor.

Även om olyckorna och antalet skadade i trafikolyckor totalt sett minskade under 2017, var det ändå ett år med liknande nivåer som de två föregående åren vad gäller antalet inrapporterade olyckor. Att antalet olyckor och skadade ligger på lägre nivåer under senare år jämfört med 2010-2013 bedöms bero på att vintrarna varit mildare. Vintern 2017 var något mildare än året dessförinnan, och präglades dessutom inte av något snöfall i samma storleksordning som det som föll över Stockholm den 8 november 2016 och som fick rekordmånga fallolyckor på kort tid till följd. Bortser man helt från fallolyckorna i olycksstatistiken, ökade antalet skadade något (se Figur 8), medan antalet olyckor var oförändrat.

Figur 8 Antalet inrapporterade skadade trafikanter till STRADA för Stockholms stad, åren 2010–2017



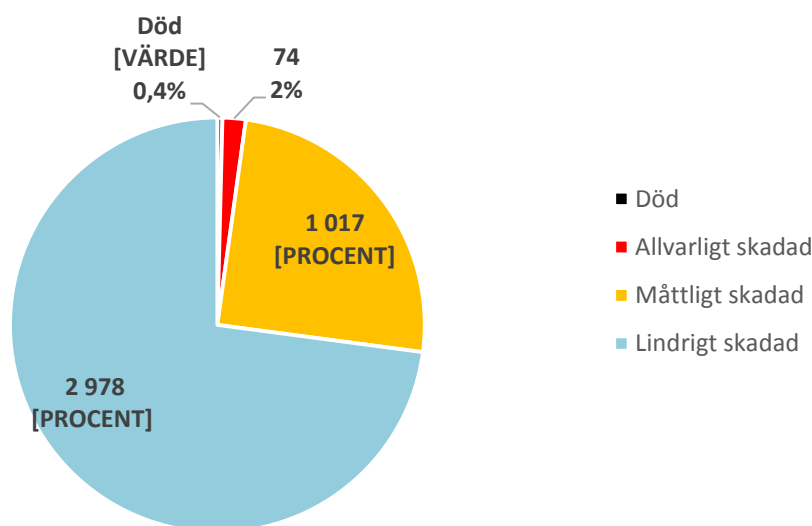
Källa: STRADA (personer)

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

5.1 SAMTLIGA SKADADE

Majoriteten av Stockholms trafikolyckor är lindriga och under de senaste åren har 7 av 10 trafikrelaterat skadade personer erhållit skador av lindrigare karaktär. Till dessa skador räknas blåmärken, skrapsår, mindre skärsår utan större blodförlust och olika former 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 9.

Figur 9 Skadade och omkomna trafikanter fördelade på skadegrad, Stockholms stad, år 2017



Källa: STRADA (personer)

Typexempel på vanliga skador bland de som skadas allvarligt är frakturer på höfter, olika skullskador samt frakturer på bröstorg. Andelen personer som skadats allvarligt i trafikolyckor har legat på relativt låg nivå i Stockholm och så även under 2017, som uppvisade det lägsta antalet på tio år. Även om en del av denna minskning kan förklaras med ett minskat antal fallolyckor, antas detta inte vara hela sanningen, då sjukvården haft svårigheter att fånga upp de allvarligt skadade i sin inrapportering till STRADA. Av den anledningen misstänks det finnas ett bortfall i statistiken, framförallt bland de äldre skadade.

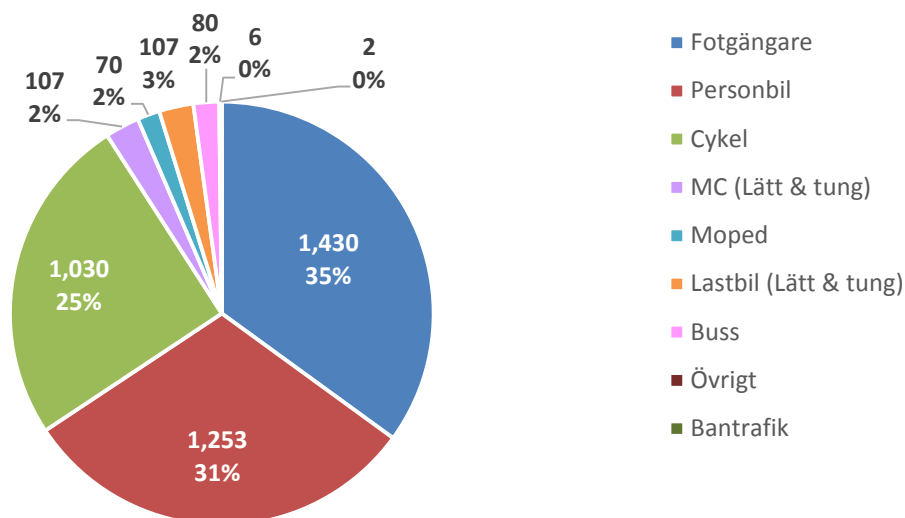
De olycksdrabbade

De mest olycksdrabbade trafikanterna är fotgängarna, vilka motsvarade 35 procent av samtliga skadade och omkomna under 2017, se Figur 10. Åtta av tio skadade fotgängare har varit med om en singelolycka, dvs. fallit, snubblat eller halkat i trafikmiljö. Fallolyckorna är den i särklass vanligaste olyckan och stod för 30 procent av Stockholms samtliga trafikolyckor år 2017, se

Figur 11.

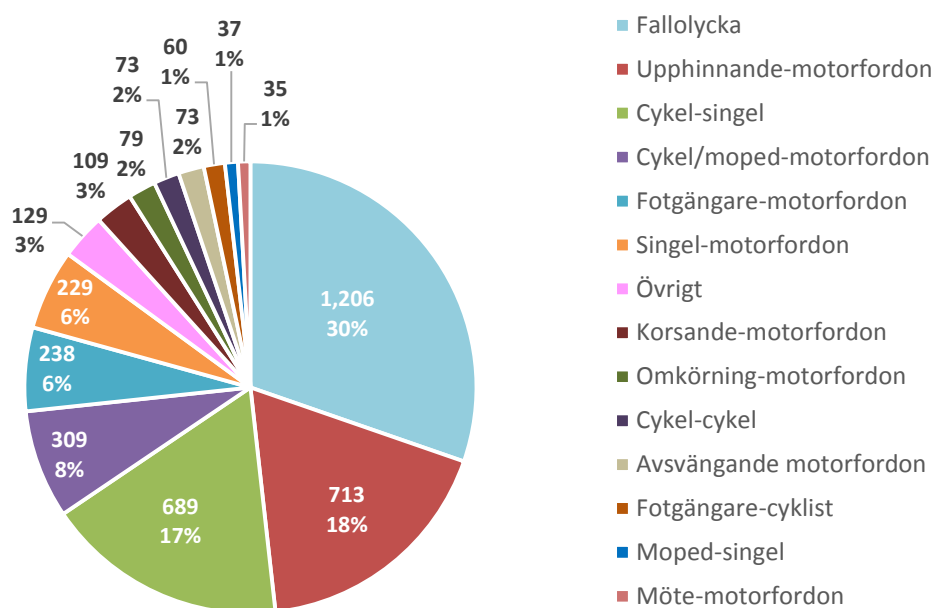
Andra drabbade trafikantgrupper är bilister (31 procent), varav upphinnandeolyckorna är mest förekommande, och cyklister (25 procent), vilka oftast skadas i singelolyckor.

Figur 10 Skadade och omkomna trafikanter fördelade på trafikantslag, Stockholm, år 2017



Källa: STRADA (personer)

Figur 11 Fördelning av samtliga trafikolyckor fördelade per olyckskategori, Stockholm, år 2017

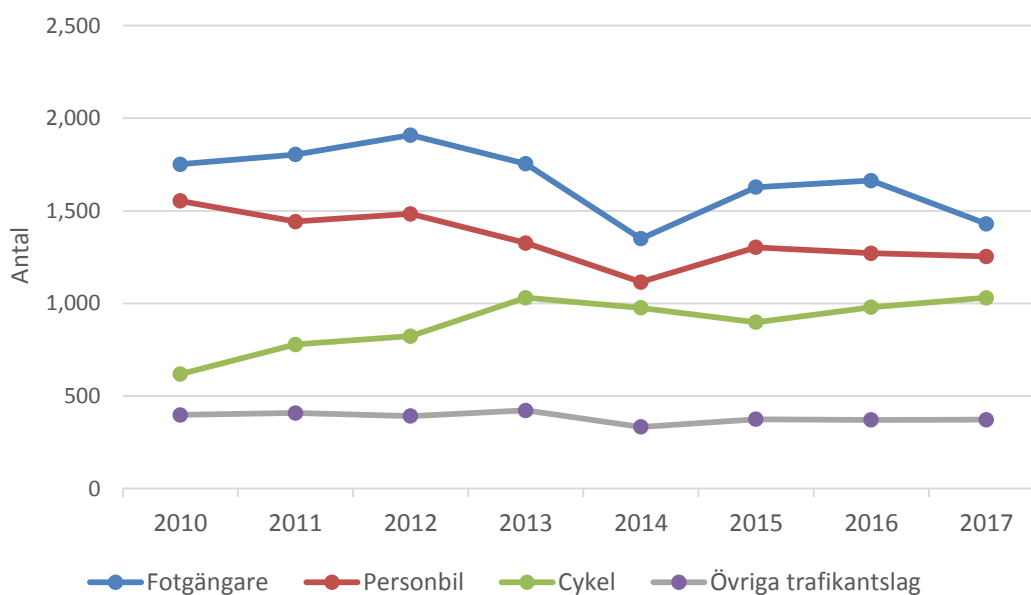


Källa: STRADA (olyckor)

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

Under 2017 minskade antalet skadade fotgängare med 14 procent, varav fallolyckorna stod för den absolut största delen av minskningen. Jämfört med 2016 minskade bilisterna i skadestatistiken med 1 procent varav singelolyckor samt korsandeolyckor minskade mest. Antalet skadade cyklister ökade däremot med 5 procent och hamnade på samma höga nivå som under år 2013 – dvs. högst uppmätt antal sedan man började registrera i STRADA, se Figur 12. Störst ökning bland cyklisterna går att se bland singelolyckorna och kollisioner mellan cykel-motorfordon. Orsaken till ökningen i statistiken skulle kunna vara den ökade cyklingen i Stockholm.

Figur 12 Antal skadade personer i trafikolyckor, fördelat på trafikantslag, Stockholm, åren 2010-2017

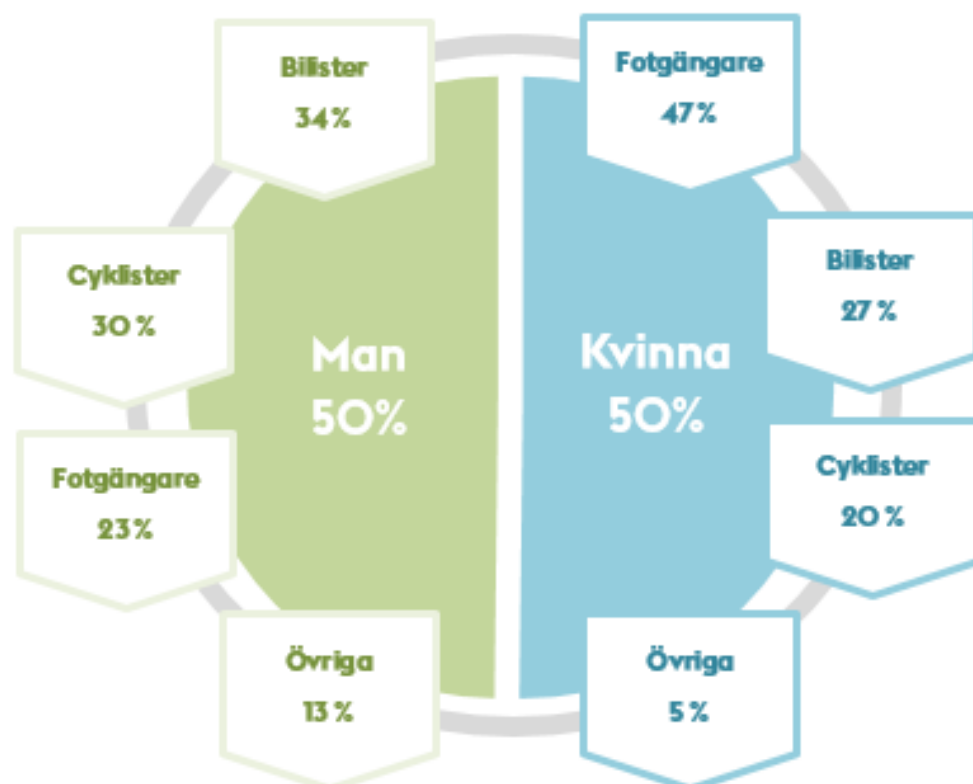


Källa: STRADA (personer)

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 var kvinnor och hälften män. Fördelningen av befolkningen i Stockholm ligger på 51 procent kvinnor och 49 procent män. Även om män och kvinnor skadas i ungefär samma utsträckning, skiljer sig sättet de skadar sig på vad gäller både trafikant- och olycksslag, se

Figur 13.

Figur 13 Andelen skadade och omkomna trafikanter fördelade på kön och inbördes trafikantkategorisering, Stockholm, år 2017



Källa: STRADA (personer)

Skillnaderna beror på att deras resvanor, beteenden och förutsättningar skiljer sig åt i vissa avseenden. Nära hälften av kvinnorna som varit med om en trafikolycka under 2017 var fotgängare, motsvarande andel bland de skadade männen uppgick till knappt en fjärdedel. En tredjedel av männen som skadas i trafiken gör det när de sitter i en bil, vilket gör bilisterna till det vanligaste trafikantslaget bland dem i olycksstatistiken. Bland kvinnorna är bilisterna den näst vanligaste skadegruppen, motsvarande drygt en fjärdedel.

Fler kvinnor än män skadas i fallolyckor och i snitt har kvinnorna stått för 70 % av de senaste fem årens fallolyckor i Stockholms trafikmiljö. Varför just kvinnor är överrepresenterade bland fallolyckor beror på att de exponeras för en större olycksrisk och att de generellt har en högre skaderisk när olyckan väl är framme.

Enligt 2015 års resvaneundersökning för Stockholms län står kvinnor för 56 % av alla resor som görs till fots med start eller mål inom staden. Totalt sett är kvinnor i åldersspannet 40-64 år den gruppen med flest antal rapporterade fallolycksskador, men sett till risk¹⁸ att falla och skada sig är den störst 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.

¹⁸ Räknat på antal gjorda km

Fler män än kvinnor skadas i cykel- och motorfordonsrelaterade trafikolyckor, och har länge varit så. Totalt sett står män för 57 % av de skadade cyklisterna och bilisterna i Stockholm – andelar som står i proportion till deras cyklande och bilåkande. Det är viktigt att påpeka att alla bilister som skadas i en bilolycka inte nödvändigtvis gör det i egenskap av förare, vilket gör det svårt att säga att just den skadade är den som orsakat olyckan.

Särskilt olycksdrabbade platser

Ett sätt att identifiera särskilt utsatta områden i trafiken är att plotta ut olycksdata från STRADA i ett kartprogram¹⁹ och på så vis urskilja särskilt olycksdrabbade platser, sk. hot spots. Att konkretisera sådana hot spots är en del av Stockholm stads fortlöpande trafiksäkerhetsarbete, där trafikkontoret kombinerar orsaks- och sambandsanalyser med platsbesök för att på så sätt hitta bästa möjliga olycksförebyggande åtgärder.

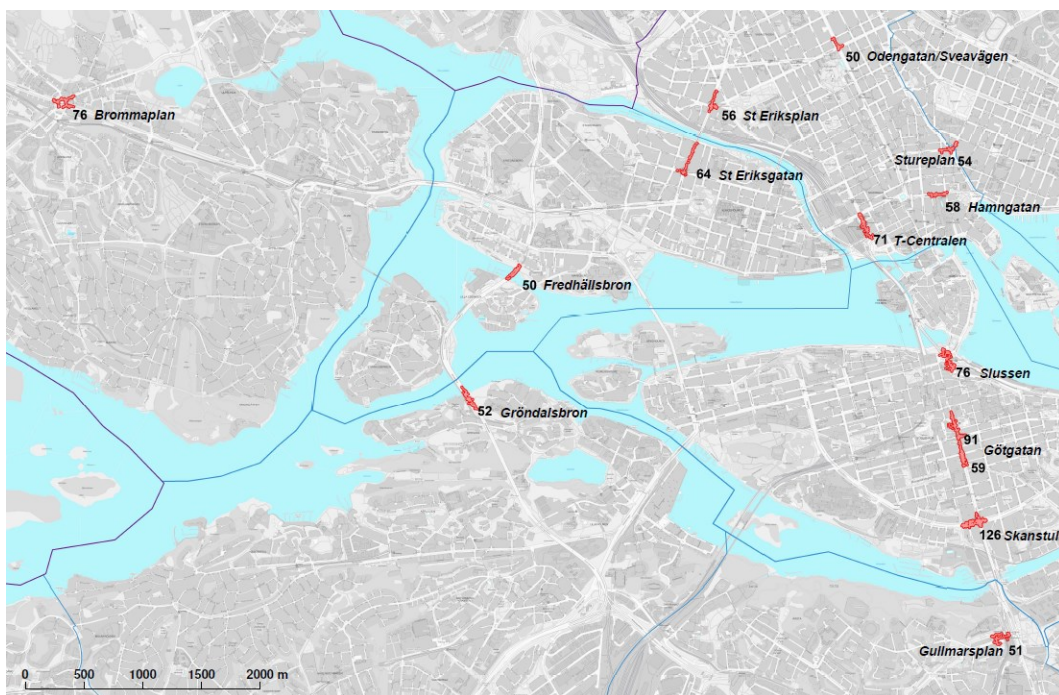
Särskilt framträdande platser för de senaste fem årens trafikolyckor synliggörs nedan i Kartbild 1, där områden med 50 trafikolyckor eller fler visas²⁰. Dessa platser står för totalt 934 olyckor, vilket motsvarar 5 procent av samtliga olyckor som skett i staden under de senaste fem åren. Majoriteten av olyckorna (72 procent) var lindriga eller utan personsador. De vanligaste olyckstyperna bland dessa är fallolyckor (33 procent) och upphinnandeolyckor (19 procent).

I 12 fall av 14 ligger platserna i innerstan. Götgatan är den klart mest olycksdrabbade gatan och har tre hot spots. Enskilt största området med flest antal olyckor (126) är korsningen Götgatan och Ringvägen, vid Skanstull. Platserna i innerstan kännetecknas av många singelolyckor där oskyddade trafikanter är involverade och har också en större andel måttliga och allvarliga olyckor jämfört med olycksplatserna i ytterstaden. Ytterstadens platser har störst andel lindriga olyckor av huvudsaklig motorfordonstyp, dvs. skyddade trafikanter.

¹⁹ GIS, Geografiskt informationssystem

²⁰ Benämns i rapporten som hot spots och definieras av ett visst antal olyckor skett inom en radie av 5 meter från varandra

Kartbild 1 Särskilt olycksdrabbade platser i Stockholm, avseende samtliga trafikolyckstyper under åren 2013–2017



Källa: STRADA (olyckor) i GIS

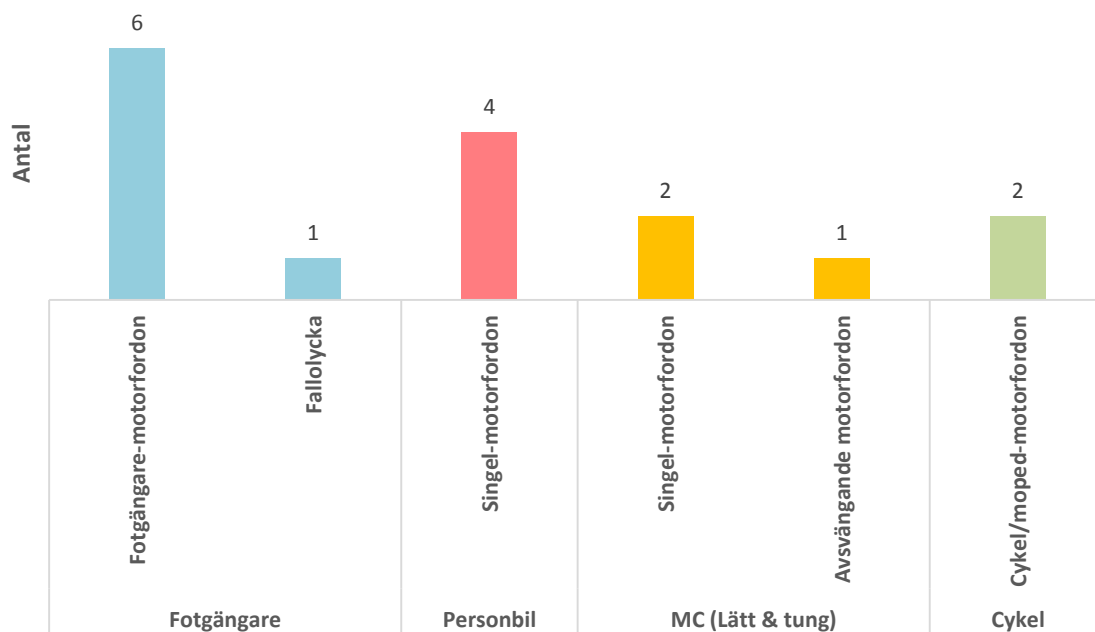
NOT 1. Siffran vid varje hot spot avser antalet olyckor som skett inom det rödmarkerade området.

NOT 2. Platserna med 50 eller fler trafikolyckor skett inom en radie av 5 meter från varandra med en osäkerhetsfaktor om 10 meter kring varje olyckspunkt.

5.2 OMKOMNA

Under 2017 omkom 16 personer i trafikrelaterade olyckor, vilket är det högsta antalet på tio år. Sett som andel av samtliga dödsfall inom kommunen utgör trafikolyckorna en mycket liten del; 0,2 procent²¹. Under året som gick omkom sju fotgängare, fyra bilister, tre motorecyklister och två cyklister i Stockholm. För uppdelning per olyckskategori, se Figur 14. Bland de omkomna fanns nio män och sju kvinnor i åldersspannet 20 till 97 år.

Figur 14 Omkomna trafikanter fördelade på trafikant och olyckskategori, Stockholm, år 2017



Källa: STRADA (personer)

NOT 1. En av ovanstående singelolyckor med personbil räknas som sjukdomsfall.

NOT 2. 2017 års terrorattentat på Drottninggatan ingår ej i statistiken.

Självmod, vårdslöshet i trafik samt sjukdomsrelaterade olyckor

Två av 2017 års dödsolyckor räknas inte in i Trafikanalys officiella statistik, men redovisas i denna rapport; fallolyckan samt en singelolycka med bil då den klassas som sjukdomsrelaterad. Under de senaste tio åren har totalt 24 dödsfall, motsvarande 23 procent av samtliga dödsolyckor i Stockholm, räknats som icke-officiell olycksstatistik på grund av att trafikolyckan berott på självmord, sjukdomsfall eller att personen omkommit i en fallolycka. För en översikt över fördelningen av officiell och ej officiell statistik över åren, se Figur 7 under avsnittet Uppföljning av målet för omkomna.

²¹ Andel av samtliga omkomna (6 416 personer) i kommunen under 2017 SCB

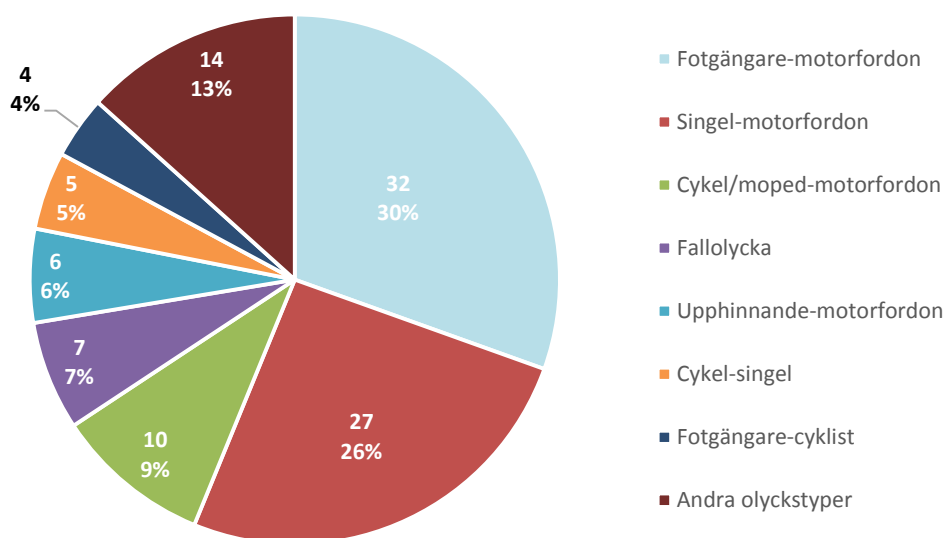
De olycksdrabbade

Den vanligaste olyckstypen bland omkomna är historiskt sett fotgängare som blivit påkörda av motorfordon. Under de senaste tio åren har de stått för 30 procent av Stockholms trafikolyckor med dödlig utgång, se Figur 15. Under 2017 omkom sex personer i en sådan olycka.

Näst vanligaste dödsolyckan i Stockholm är singelolyckor med motorfordon (26 procent²²), vilken också är den mest förekommande olyckan vid dödsfall som rubriceras som självmords- eller sjukdomsrelaterat. Under 2017 omkom sex personer i denna olycksform, varav en av dessa orsakades av sjukdom.

I den tredje vanligaste olyckstypen, cykel/moped-motorfordon, omkom två cyklister under 2017, vilket är ett trendbrott från en tidigare längre period (2012–2016) då inga cyklister omkom i kollision med motorfordon.

Figur 15 Antalet dödsolyckor fördelade på kategori, Stockholm, åren 2008–2017



Källa: STRADA (olyckor)

Under de senaste tio åren har totalt 106 personer omkommit i kommunen. Barn är den åldersgruppen²³ som är minst förekommande (2 procent) och finns med i statistiken i två fall, senast år 2011, se Tabell 8. I båda dessa olyckor har det handlat om olyckor där barnet varit fotgängare som blivit påkörda av ett motorfordon.

Den mest drabbade åldersgruppen i dödsstatistiken är trafikanter i pensionsåldern, dvs. 65 år och äldre. Trots att de utgör en relativt liten andel av Stockholms invånarantal (16 procent, se Tabell 9), står de för drygt en tredjedel (37 procent) av alla dödsolyckor de senaste tio åren. Absolut vanligast är att äldre omkommer när de är ute och går. Faktum är att personer i åldrarna 65 år och äldre står för 25 procent av alla omkomna fotgängare, och är den åldersgruppen som oftast omkommer till följd av påkörning av ett motorfordon. Allra vanligast är att

²² Snitt för åren 2008–2017

²³ Sett till antal omkomna i åldersgruppen 0-17 år i förhållande till sin befolkningsandel om 19 procent

personen korsat vägen på ett övergångsställe. Dock är det svårt att veta vad överrepresentationen av äldre vid påkörningsolyckor beror på; om det handlar om ett visst beteende, ouppmärksamhet, att de har svårare att klara krockvåld alternativt en kombination.

Tabell 8 Antalet omkomna i trafikolyckor fördelat på åldersgrupper, Stockholm, åren 2008–2017

Ålder	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totalt	Andel
0-15 år				2							2	2%
16-24 år		2	3	1	1				1	3	11	10%
25-39 år	4	2	1	3	2	3		1	2	4	22	21%
40-64 år	4	5	5	4		3	3	3	2	3	32	30%
65+	3	2	5	5	6	4	5	3		6	39	37%
Totalt	11	11	14	15	9	10	8	7	5	16	106	100%

Källa: STRADA (personer)

Tabell 9 Befolkningsantal fördelat på åldersgrupper, Stockholm, åren 2008–2017

Ålder	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Snitt	Andel
0-15 år	66 698	68 673	70 994	73 071	75 151	77 651	79 536	81 146	82 544	83 902	75 937	17%
16-24 år	43 919	45 602	46 874	47 252	47 491	46 931	46 408	45 302	44 609	44 220	45 861	10%
25-39 år	107 629	110 629	113 331	115 841	118 276	120 655	122 210	124 071	125 986	128 217	118 685	26%
40-64 år	127 322	128 860	130 331	132 337	134 445	136 683	139 268	141 458	143 526	145 269	135 950	30%
65+	68 963	69 926	70 841	71 849	72 998	74 263	75 307	76 362	77 277	78 656	73 644	16%
Totalt	414 531	423 690	432 371	440 350	448 361	456 183	462 729	468 339	473 942	480 264	450 076	100%

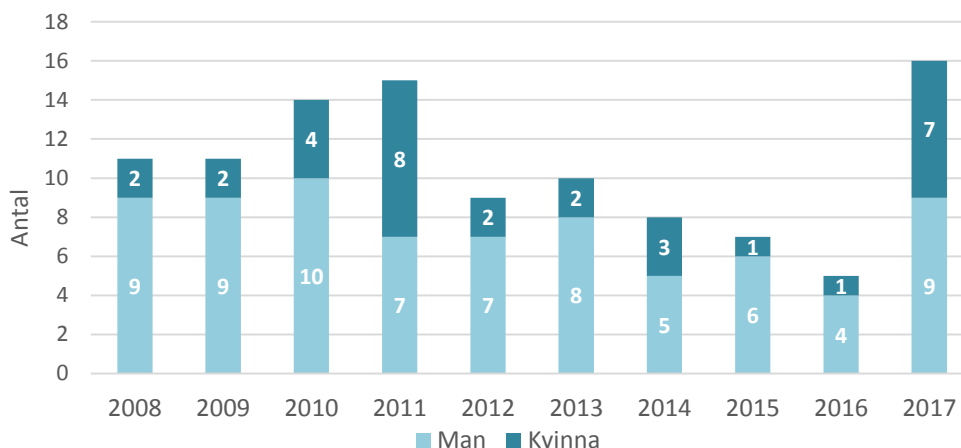
Källa: SCB (befolkningsstatistik)

Liksom resten av Sverige utgörs en klar majoritet av de som omkommit i en trafikolycka i Stockholm av män. I 70 procent av alla dödsolyckor²⁴ i stockholmstrafiken är den förolyckade man, se Figur 16. Att män är så tydligt överrepresenterade kan förklaras med att de generellt tar större risker i trafiken än kvinnor.²⁵ Under den senaste tioårsperioden har antalet omkomna kvinnor i trafiken bara varit fler under ett år - 2011 då ovanligt många kvinnliga fotgängare blev påkörda.

²⁴ Under åren 2008–2017

²⁵ Masculinity at risk, Ulf Mellström och Mathias Ericson (2014)

Figur 16 Antal omkomna fördelat på kön och år, Stockholm, åren 2008–2017



Källa: STRADA (personer)

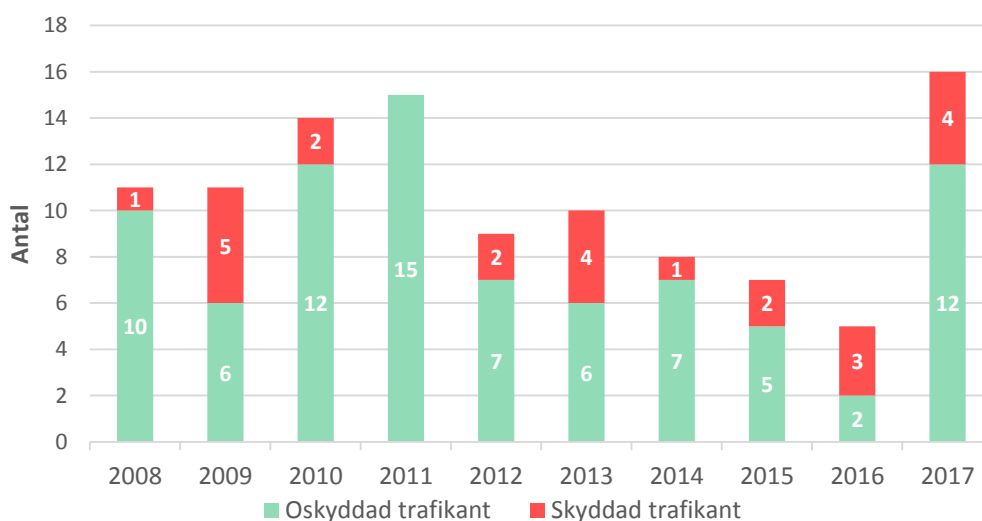
NOT. I statistiken ovan ingår även dödsfall som ej inkluderas i den officiella statistiken.

Den vanligaste dödsolyckan bland kvinnor i stockholmstrafiken har under de senaste tio åren varit fotgängare som blivit påkörda av ett motorfordon (47 procent). De mest utsatta åldersgrupperna bland omkomna kvinnor är 65 år och äldre, vilka står för nära hälften av dödsfallen.

Bland männen är spridningen bland dödsolycksorsakerna större. Under de senaste tio åren har de vanligaste olyckstyperna varit singelolycka med motorfordon (32 procent) samt fotgängare som blivit påkörda av motorfordon (23 procent). Flest omkomna män hittar man i åldersgruppen 40-64 år, tätt följt av män i de högre åldrarna. Män är klart överrepresenterade bland omkomna motorecyklister, där 18 av 19 dödsfall har varit män.

Oskyddade trafikanter, dvs. trafikanter som inte färdas bakom något skyddande hölje, är överrepresenterade i trafikskadestatistiken generellt och i synnerhet bland de omkomna. I 77 procent av alla dödsolyckor är den omkomne oskyddad trafikant se Figur 17.

Figur 17 Antal omkomna fördelat på trafikantgrupp och år, Stockholm, åren 2008–2017

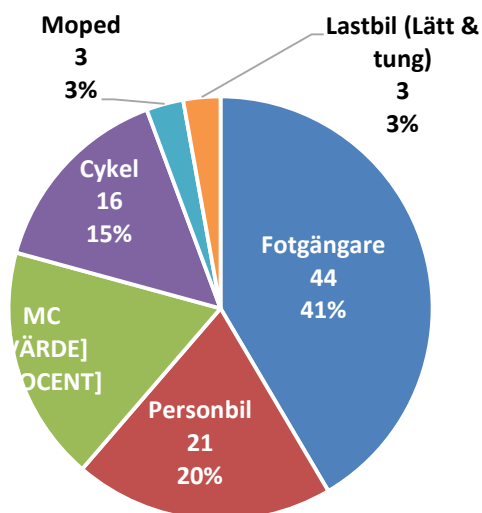


Källa: STRADA (personer)

NOT. Bland oskyddade trafikanter räknas fotgängare, cyklister, mopedister och motorcyklister.

Av de oskyddade trafikanterna som dör i en trafikolycka är de allra flesta fotgängare (44 stycken), medan cyklisterna och motorcyklisterna är ungefär lika många (16 respektive 19 personer). Minst grupp är mopedisterna, totalt 3 personer under perioden, se Figur 18.

Figur 18 Samtliga omkomna i trafikolyckor fördelade på trafikantslag, Stockholm, åren 2008–2017



Källa: STRADA (personer)

Utsatta platser

I Kartbild 2 samt

Tabell 10 syns en översikt av platserna där de senaste tio årens dödsolyckor inträffat. Norrmalm och Hägersten-Liljeholmen är de stadsdelar där flest dödsolyckor (14 stycken vardera) inträffat, medan Skärholmen inte haft någon alls under perioden. Dessvärre saknar en av olyckorna lägesbestämmelse, vilket gör att det saknas markeringar i kartan för en fallolycka med fotgängare under år 2015.

Tabell 10 Antal dödsolyckor fördelade på område, Stockholm, åren 2007–2016

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totalt
Innerstaden	3	4	6	8	4	3	5	2	1	7	43
Norrmalm		1	3	2	2		3		1	2	14
Södermalm	1	2	1	4	1	1	1	1		1	13
Kungsholmen			2	1		2				2	7
Östermalm	2	1		1	1		1	1		2	9
Söderort	7	3	6	5	4	6	2	3	2	4	42
Hägersten-Liljeholmen	3	1	1	2		2	1	3		1	14
Enskede-Årsta & Vantör	2	2	2	1	2	2				2	13
Älvsjö			1	1	2					1	5
Skarpnäck	1		1	1		2	1				6
Farsta	1		1						2		4
Västerort	1	4	2	2	1	1	1	1	2	4	19
Spånga-Tensta	1	1	1	2		1			1	3	10
Bromma		1	1		1				1	1	5
Rinkeby-Kista								1			1
Hässelby-Vällingby		2					1				3
Totalt	11	11	14	15	9	10	8	6	5	15	104

Källa: STRADA (olyckor)

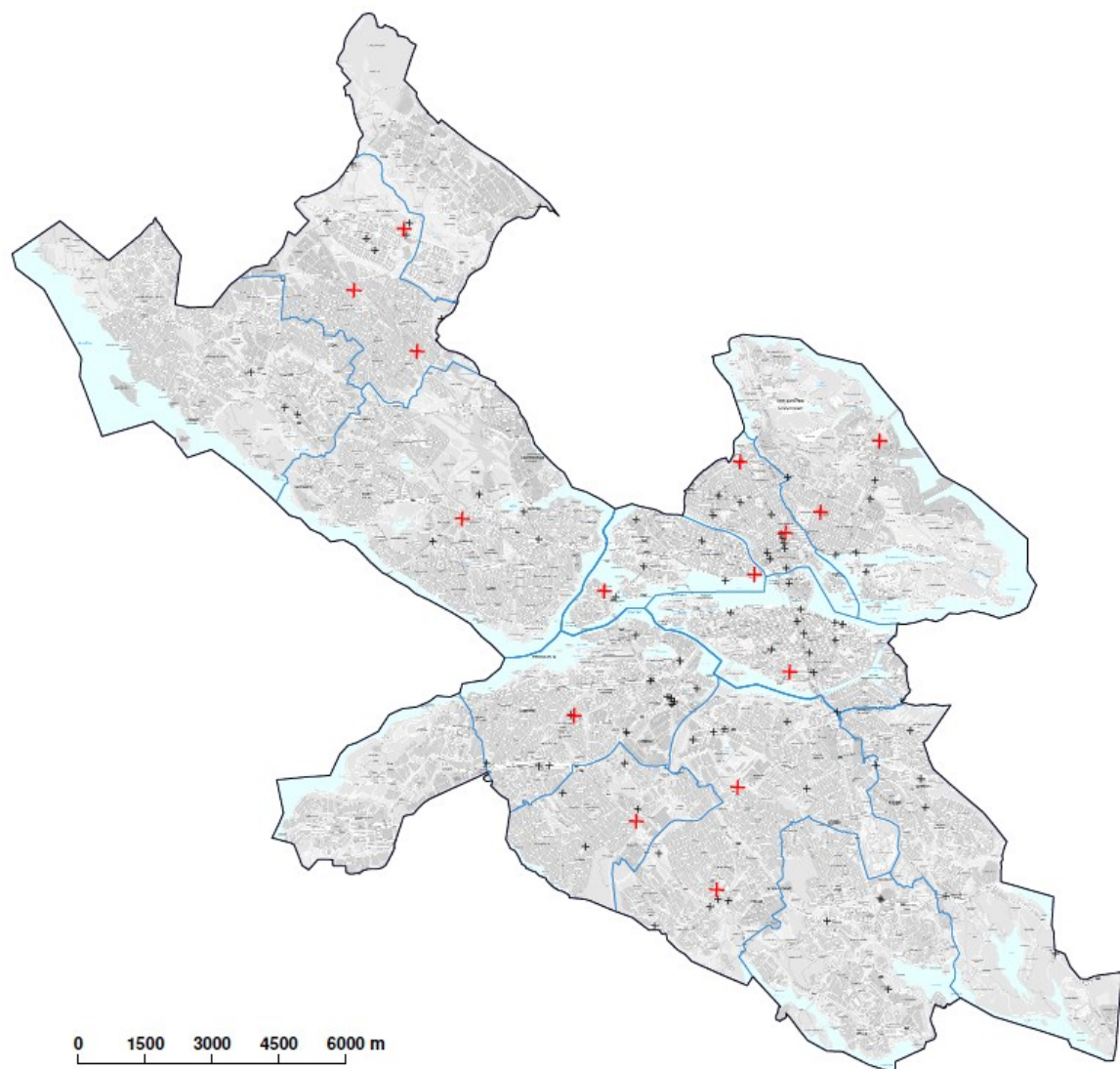
NOT 1. Antalet dödsolyckor i tabellen överensstämmer inte med antalet avlidna personer eftersom fler än en person kan avlida i en olycka.

NOT 2. Det saknas en dödsolycka (fallolycka) för 2015 i tabellen, vilket beror på att den inte platsrapporterats in till STRADA.

Det sker i stort sett lika många dödsolyckor i innerstan som i söderort, medan västerort är det minst drabbade området. Dödsolyckor där fotgängare, cyklister och mopedister varit i kollision med ett motorfordon har i 6 av 10 fall inträffat i innerstan, medan fem av sex platsspecificerade olyckor där fotgängare avlidit till följd av en fallolycka inträffat i söderort.²⁶

²⁶ Åren 2010–2017

Kartbild 2 **Dödsolyckor, Stockholm, åren 2008–2017**



Källa: STRADA (olyckor) i GIS

NOT 1. De rödmarkerade korsen med numrering visar 2017 års dödsolyckor.

NOT 2. Kartan visar 104 av Stockholms 105 dödsolyckor de senaste tio åren, vilket beror på att det saknas platsangivelse för en fallolycka från år 2015.

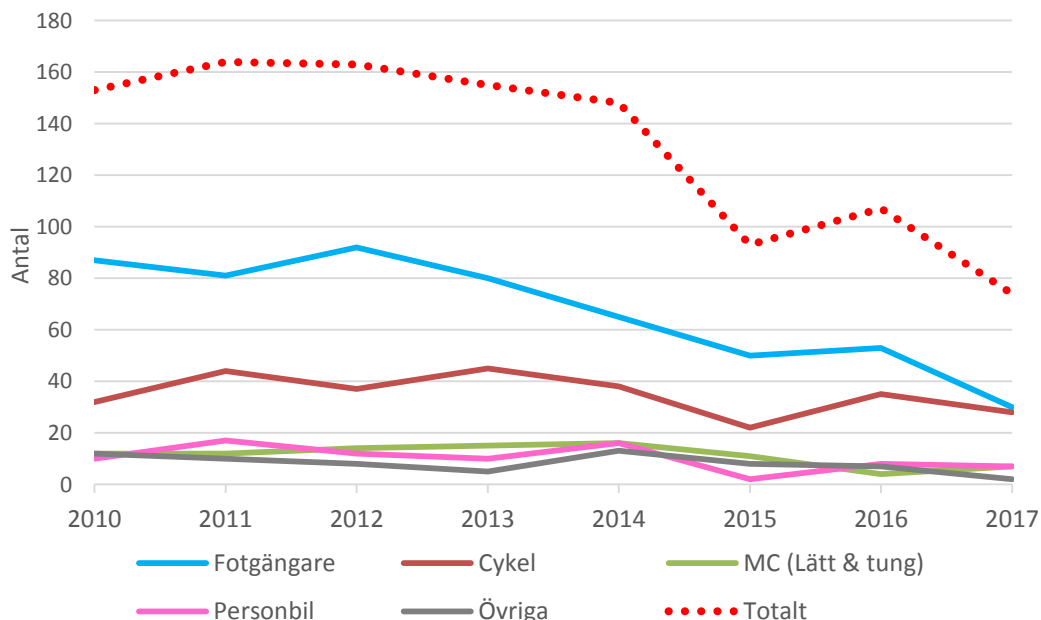
5.3 ALLVARLIGT SKADADE

2017 präglades liksom de två åren dessförinnan av statistiskt bortfall bland de allvarligt skadade (läs mer i avsnitt 4.3.3) vilket gör att det är svårt att analysera statistiken på ett korrekt sätt. Trafikkontoret väljer ändå att redovisa de allvarliga olyckorna som rapporterats in, men med reservation för att statistiken är bristfällig med ett visst mörkertal.

Antalet allvarligt trafikskadade under 2017 låg på den lägsta nivån på tio år; 53 procent lägre jämfört med snittet för åren 2010-2013, se Figur 19. Det beror som nämnts ovan sannolikt främst på lägre rapporteringsgrad och motsvarar ett bortfall om runt 85 personer. Störst minskat antal kan man se bland fotgängare i fallolyckor och fotgängare i kollision med motorfordon.

En av förklaringarna skulle kunna vara att de senaste fyra årens vintrar varit betydligt mildare. Vädret påverkar förekomsten av fallolyckor – vilka utgör en betydande andel av statistiken för de allvarligt skadade. Dock står det minskade antalet allvarliga fallolyckor enbart för drygt hälften av den totala minskningen. Likaså ser de allvarliga fallolyckorna ut minska i antal och år oavsett om vädret har snö eller/och frysgrader eller inte. Av den anledningen kan man konstatera att sjukvården fortsatt har en del svårigheter med att fånga upp de allvarligt skadade i sin inrapportering till STRADA, vilket leder till fortsatt bortfall i statistiken.

Figur 19 Antal allvarligt skadade trafikanter per trafikantslag, Stockholm, åren 2010–2017



Källa: STRADA (personer)

NOT. Statistiken för de allvarligt skadade är inte helt tillförlitlig för åren 2015-2017 pga. bortfall från akutsjukhus/polis och antas vara större än de angivna värdena i figuren.

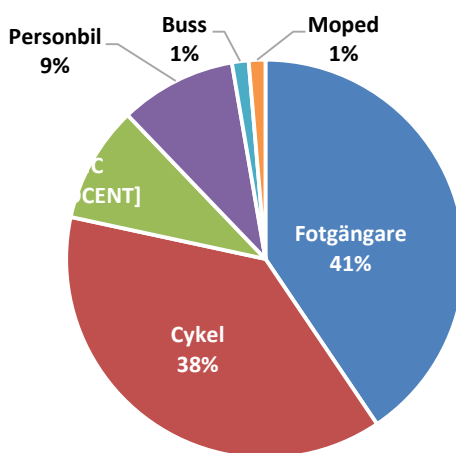
De olycksdrabbade

Den äldre generationen (65 år eller äldre) skadas värst, och under de senaste fem åren har de stått för 42 procent av de allvarligt trafikskadade, trots att de som åldersgrupp bara står för 16 procent av Stockholms befolkning. Den absolut vanligaste olyckan bland dessa är fallolyckor. Lägst antal drabbade finns i den

yngsta åldersgruppen, dvs. barn. De står för 2 procent (13 stycken) av de senaste fem årens allvarligt skadade, varav fotgängare-motorfordon samt cykel singelolyckor varit mest förekommande.

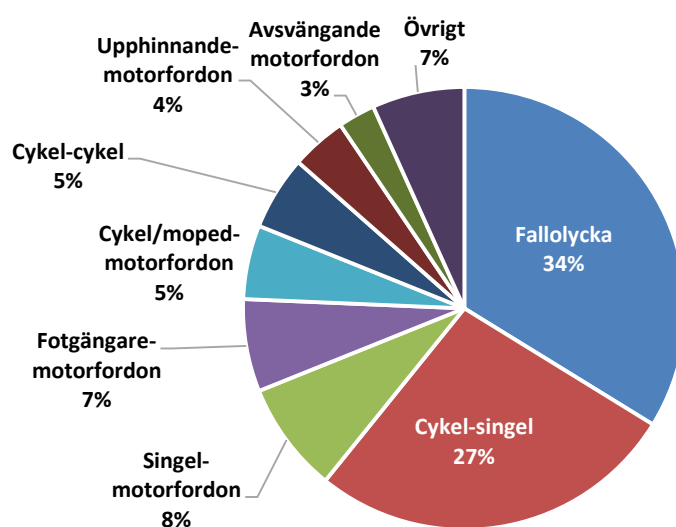
Fotgängarna står för den största andelen av alla som skadats allvarligt i Stockholmstrafiken och 2017 var inget undantag, se Figur 20. I tre av fyra fall handlar det om fallolyckor i gatumiljö, vilket är den i särklass vanligaste olyckstypen bland samtliga allvarligt skadade. Singelolyckan är den klart vanligaste olycksformen bland de allvarligt skadade och dominerar bland såväl fotgängare, cyklister och motorcyklister. Under 2017 stod singelolyckorna bland dessa trafikantslag för sammanlagt 69 procent av de allvarligt skadade i stockholmstrafiken²⁷. Se olyckstypsfördelningen i Figur 21.

Figur 20 Antal allvarligt skadade trafikanter fördelade på trafikantkategori, Stockholm, år 2017



Källa: STRADA (personer)

Figur 21 Antal allvarligt skadade trafikanter fördelade på olyckskategori, Stockholm, år 2017



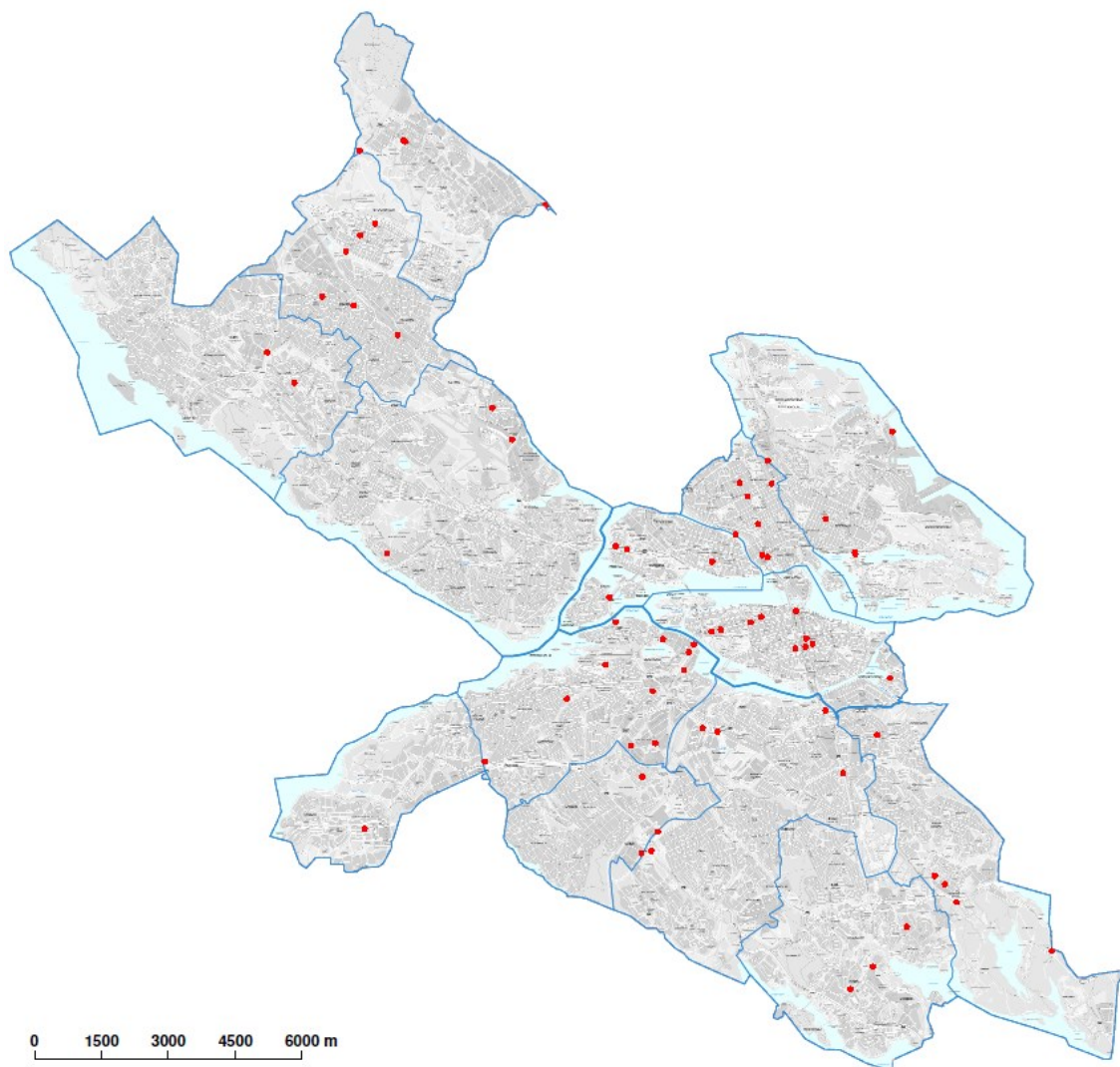
Källa: STRADA (personer)

²⁷ Varav 1 procent inte syns i figuren då singelolyckan med moped är en delmängd av övrigt-kategorin

Utsatta platser

Majoriteten (42 procent) av 2017 års inrapporterade allvarliga olyckor inträffade i innerstan, medan 40 respektive 18 procent av olyckorna skedde i söderort och västerort, se Kartbild 3. Södermalm var den stadsdelsnämnd med flest allvarliga olyckor (12 stycken), medan Skärholmen hade minst (1). I nära tre av fyra fall har olyckorna skett på en plats med kommunal väghållare.

Kartbild 3 Allvarliga olyckor i Stockholm, år 2017



Källa: STRADA (olyckor) i GIS

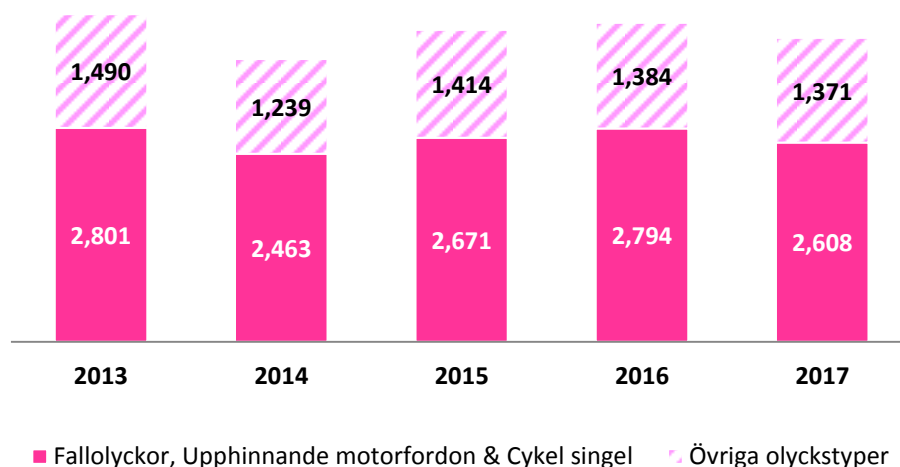
NOT. 71 av totalt 72 inrapporterade allvarliga olyckor har exakt platsangivelse och därför saknas en olycka på kartan.

5.4 VANLIGASTE OLYCKORNA

Det finns många olika kategorier trafikolyckor, men ett par av dem dominerar helhetsbilden. Stockholms tre vanligaste olyckor är fallolyckor bland fotgängare, upphinnandeolyckor med motorfordon samt cykel singelolyckor. Tillsammans står de för två av tre trafikolyckor som sker i staden.

Under 2017 var 66 procent av alla olyckor som skedde i staden någon form av fallolycka, cykel singelolycka eller upphinnandeolycka (motsvarande 2 608 olyckor), se Figur 22. Sammanlagt skadades 2 631 personer i dessa olyckor, motsvarande 64 procent av samtliga skadade.

Figur 22 Antal trafikolyckor fördelat på de vanligaste olyckstyperna respektive övriga kategorier, Stockholm, åren 2013–2017



Källa: STRADA (olyckor)

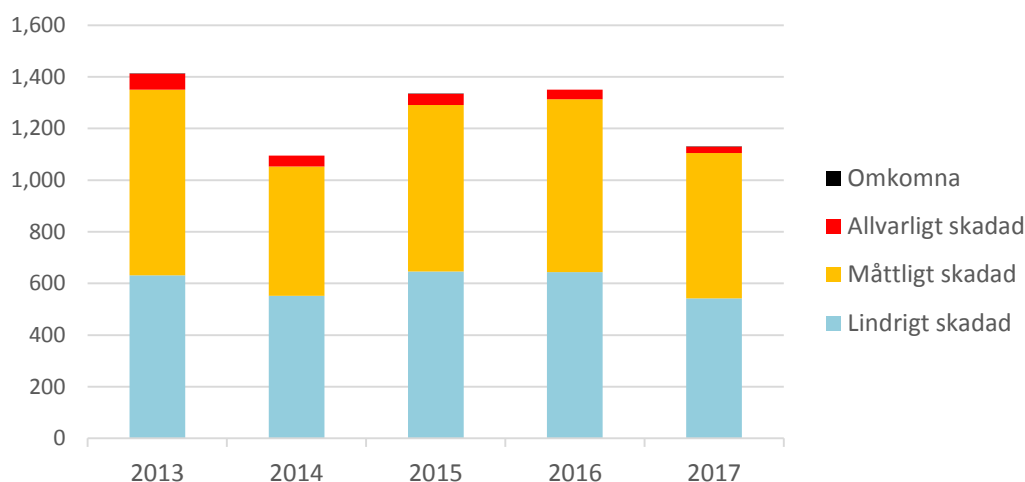
5.4.1 FALLOLYCKOR BLAND FOTGÄNGARE

Utvecklingen

Fallolyckan är den i särklass vanligaste olyckan som sker i samhället²⁸, och drabbar den äldre delen av befolkningen i allra störst omfattning – och är så även fallet för de olyckorna som sker i trafikmiljö. En av tre trafikolyckor som rapporteras in för Stockholms stad är en fallolycka, och i de allra flesta fall skadas fotgängaren måttligt eller lindrigt, se Figur 23. Under 2017 minskade antalet fallolyckor från att under 2015 och 2016 legat på en jämn nivå.

²⁸ Enligt Statens Beredning för medicinsk och social Utvärdering (SBU) står fallolyckor, oavsett plats och typ, för 70 procent av alla inlagda patienter som varit med om en olycka

Figur 23 Antal skadade personer i fallolyckor fördelat på skadegrad, Stockholm, åren 2013–2017



Källa: STRADA (personer)

NOT. Antal olyckor är lika många som antalet skadade personer då fallolycka är en singelolycka.

Fallolyckan (även kallad *fotgängare singel*) är även olyckstypen med flest antal allvarligt skadade och står för 34 procent av 2017 års allvarligt skadade. Den vanligaste skadan bland dessa är någon form av höftfraktur. Att fallolyckorna står för en så stor andel av Stockholms allvarligt skadade, är en viktig anledning till varför denna olycksgrupp inte bör exkluderas när nulägesanalyser görs och trafiksäkerhetsprojekt planeras och följs upp.

Plats och tid

Väderförhållanden, som antalet dagar med frysgrader, förekomst och mängd snö, under vintern påverkar antalet personer som ramlar och skadar sig, vilket i mångt och mycket också förklarar olycksstatistikens utveckling för detta olycksfallslag. Under de senaste fyra åren (2014-2017) har antalet dagar med vinterklimat²⁹ i snitt varit 38 % färre jämfört med perioden 2010-2013, vilket minskat det totala antalet fallolyckor i samma storleksordning.

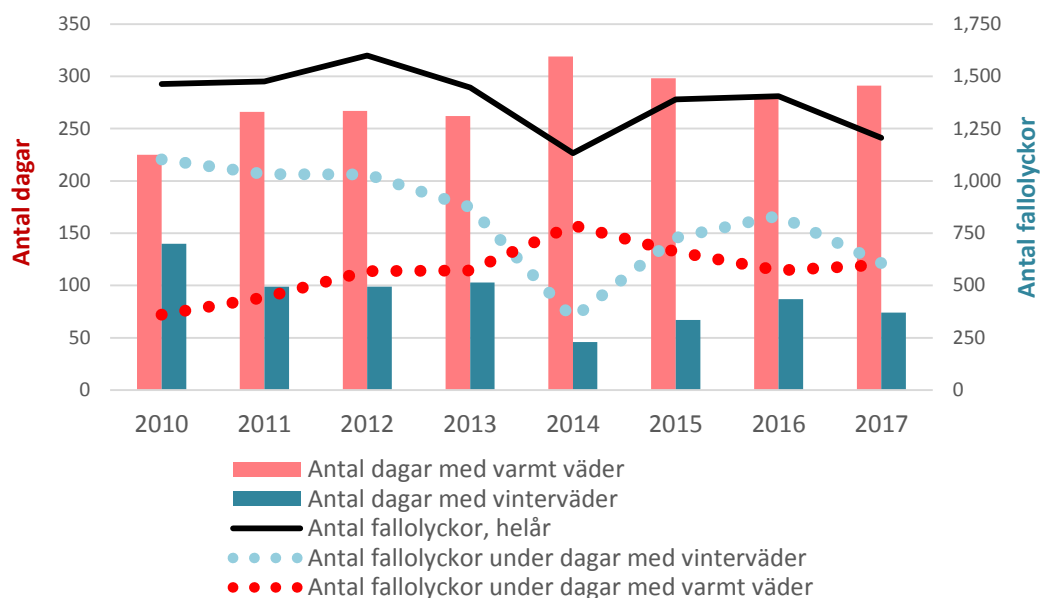
Den absolut vanligaste fallorsaken som anges är halka av något slag, vilket inte bara innefattar halka pga. snö och is utan även förekommer i samband med vatten eller löv. Dygn med vinterförhållanden tenderar att ha många fler olyckor än dygn utan. I genomsnitt sker 9 fallolyckor per dygn under dygn med frysgrader och/eller snöförekomst, vilket kan jämföras med de 2 som i genomsnitt sker under dagar då det är plusgrader och snöfritt, se Figur 25.

Som jämförelse kan man även se att 59 procent av alla de fallolyckor som rapporterats in till STRADA under perioden 2010-2017 har skett under relativt få dagar; de med vinterklimat, se Figur 24. I snitt står dessa för 24 procent av årets samtliga dagar. Detta indikerar hur starkt sammankopplade fallolyckor i trafikmiljö är med väder och vinterunderhållet på gångstråken, och hur stor roll stadens underhållsarbete faktiskt spelar.

²⁹ Här räknat som antal dagar med temperaturer från 0 grader och nedåt och/eller förekomst av snö

Även om fallolyckorna är kraftigt säsongsbetonade, sker de året runt även under månader utan vinterklimat. Dessa året-runt-olyckor kan bero på alltifrån ojämnt underlag, sviktande hälsa till dåligt underhåll eller bristande uppmärksamhet.

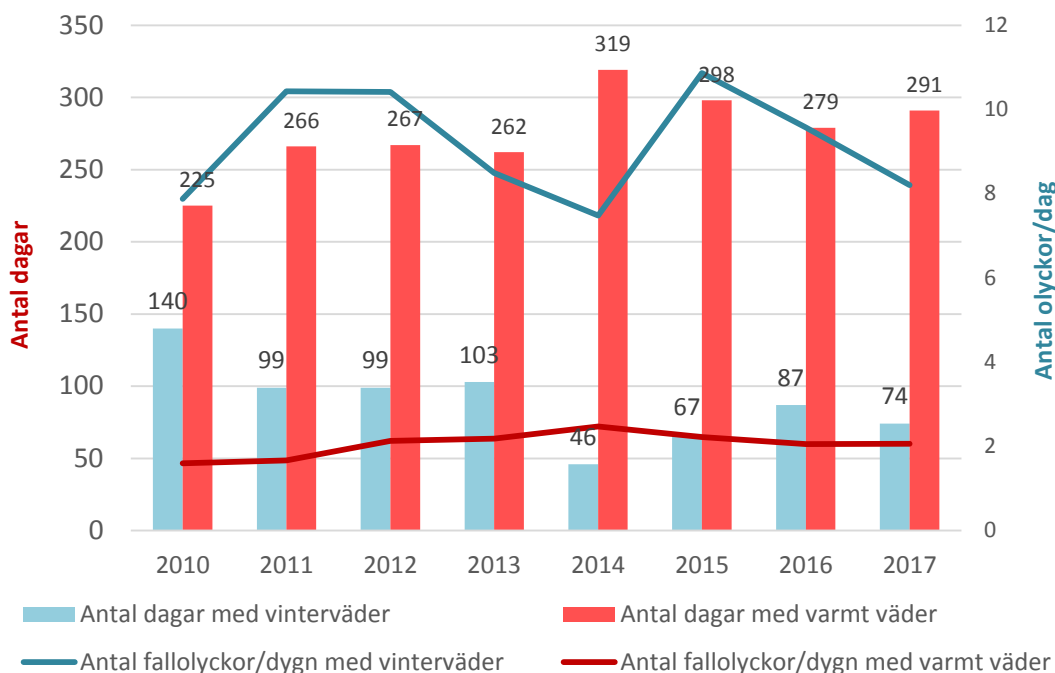
Figur 24 Antal skadade i fallolyckor fördelat på dagar med eller utan frysgrader, Stockholm, åren 2010–2017



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

Ett sätt att se om olycksmängden förhållit sig likvärdig över åren, är att årsvis jämföra antalet fallolyckor fördelat på antal dagar med varmt väder respektive dagar med vinterförhållanden. I Figur 25 ligger exempelvis antalet fallolyckor/dag med varmare väder relativt jämnt fördelat under åren, medan antalet fallolyckor/dag under vinterförhållanden kan skilja sig en del mellan åren. Exempelvis är snittantalet fallolyckor högst (11 per vinterdag) under 2015, trots att det årets antal dygn med vinterklimat inte ens är hälften av året med flest antal vinterdagar (2010).

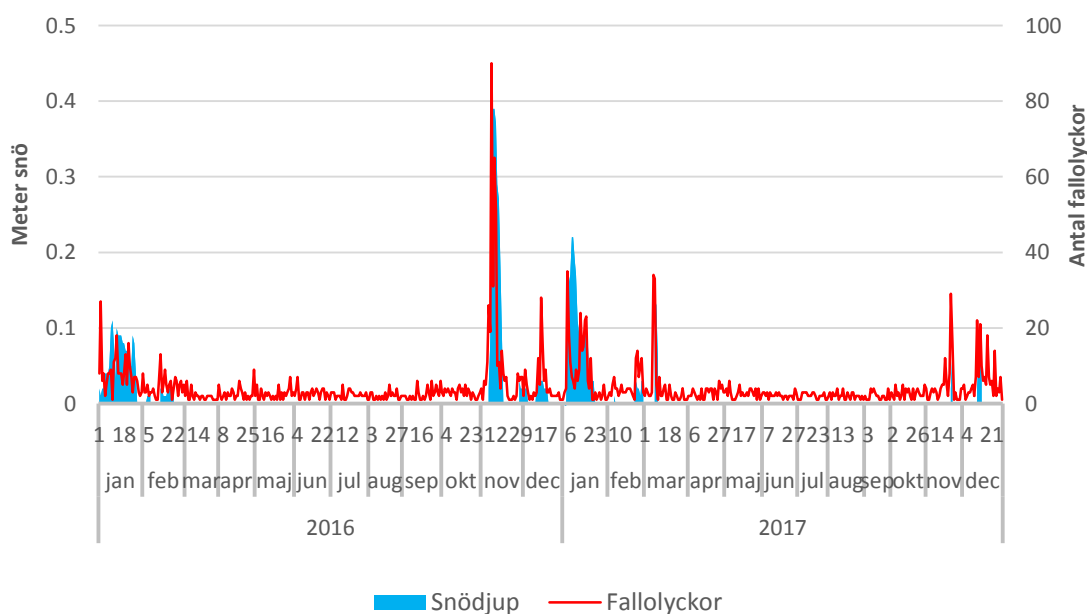
Figur 25 Antal fallolyckor fördelat på väderdagar, Stockholm, åren 2010–2017



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

Ibland chockar vädret allmänheten och staden, och ett exempel på ett sådant tillfälle var den 8:e november 2016, då vad som kom att kallas århundradets snöfall³⁰ föll över Stockholm. Detta dygn och efterföljande dagar gjorde tydliga avtryck i olycksstatistiken (se Figur 26) och resulterade i fyrdubblat antal fallolyckor i november jämfört med åren 2012–2014.

Figur 26 Antal skadade personer i fallolyckor i trafiken och snödjup, Stockholm, jämförelse år 2016 och 2017



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

³⁰ Aldrig förr har det snöat så tidigt och så mycket (39 centimeter) sedan SMHI startade sin statistik år 1905

De olycksdrabbade

Personer i åldern 40–64 år står för 44 procent av alla fallolyckor³¹ i stockholms-
trafiken. Som åldersgrupp motsvarar de runt en tredjedel av stadens befolkning
och hälften av de som huvudsakligen gör sin resa som fotgängare.

Fler kvinnor än män skadas i fallolyckor och i snitt 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. Kvinnor i åldersgruppen 40–64 år utgör störst andel av de skadade, men sett
till risken³² att falla och skada sig är den ändå störst bland kvinnor från 65 års
ålder och uppåt. Allteftersom åldern tilltar tenderar hälsotillståndet att bli sämre
vilket försvagar både syn, balans, uppfattnings- och reaktionsförmåga och vad
kroppen tål i händelse av ett fall. Yngre fotgängare har således bättre
förutsättningar att både förhindra fall och att klara sig utan större fysiska
åkommor när olyckan väl är framme. Detta kan vara en viktig förklaring till varför
personer i åldersgruppen 25–39 löper lägst risk trots att de går mest av alla.

Generellt brukar äldre personer vara väl medvetna om de förhöjda riskerna med
att skadas i en fallolycka som tillkommer med åldern, vilket leder till att många
gör så gott de kan för att minimera risken genom att ta bort vad man ser som
onödiga riskmoment, s.k. överkompensation. Fysisk aktivitet och balansträning är
det bästa sättet³³ för äldre att förebygga fallolyckor, dessvärre är det inte ovanligt
att äldres överkompensation istället yttrar sig i form av att de väljer att stanna
inomhus i större utsträckning. Det i sig minskar både den sociala och fysiska
rörligheten samt deras välmående och ökar istället risken både för att ramla och att
skadas allvarligt. Framförallt finns en stor rädsla bland de äldre för de medicinska
konsekvenser som benskörhet bär med sig i händelse av ett fall. Benskörhet är
något som tilltar med åldern och som drabbar fler kvinnor än män. Enligt
Socialstyrelsen³⁴ beräknas hälften av alla kvinnor att drabbas av benskörhet någon
gång i livet medan risken för män enbart är en på fyra.

Särskilt olycksdrabbade platser

Drygt hälften av alla fallolyckor som registrerats i STRADA under 2017 och de
senaste fem åren har inträffat i Stockholms innerstad, vilket kan förklaras med att
flest fotgängare rör sig i dessa delar av staden. I sju av tio olyckor har personen
fallit på någon form av gångbana³⁵.

Bland Stockholms mest utsatta fallolycksplatser³⁶, s.k. hot spots, finns samtliga i
innerstan (se Kartbild 4). Totalt omfattar de 338 olyckstillfällen, vilket motsvarar 5
procent av samtliga fallolyckor som skett under de senaste fem åren. Det som
gemensamt kännetecknar platserna är att de antingen ligger vid stora knutpunkter
för infrastruktur (T-centralen, Slussen, Fridhemsplan, Sankt Eriksplan och

³¹ Skadade personer under 16 års ålder är exkluderade i andelsberäkningen för att göra jämförelsen likvärdig med
resvaneundersökningens urvalsgrupp. När åldersgruppen 0–15 år är inräknad blir andelen 43 procent.

³² Räknat på antal gjorda km

³³ Fallskador bland äldre, 2009, Sveriges Kommuner och Landsting

³⁴ <http://www.socialstyrelsen.se/nyheter/2014oktober/bristerivardenvidbenskorhet>

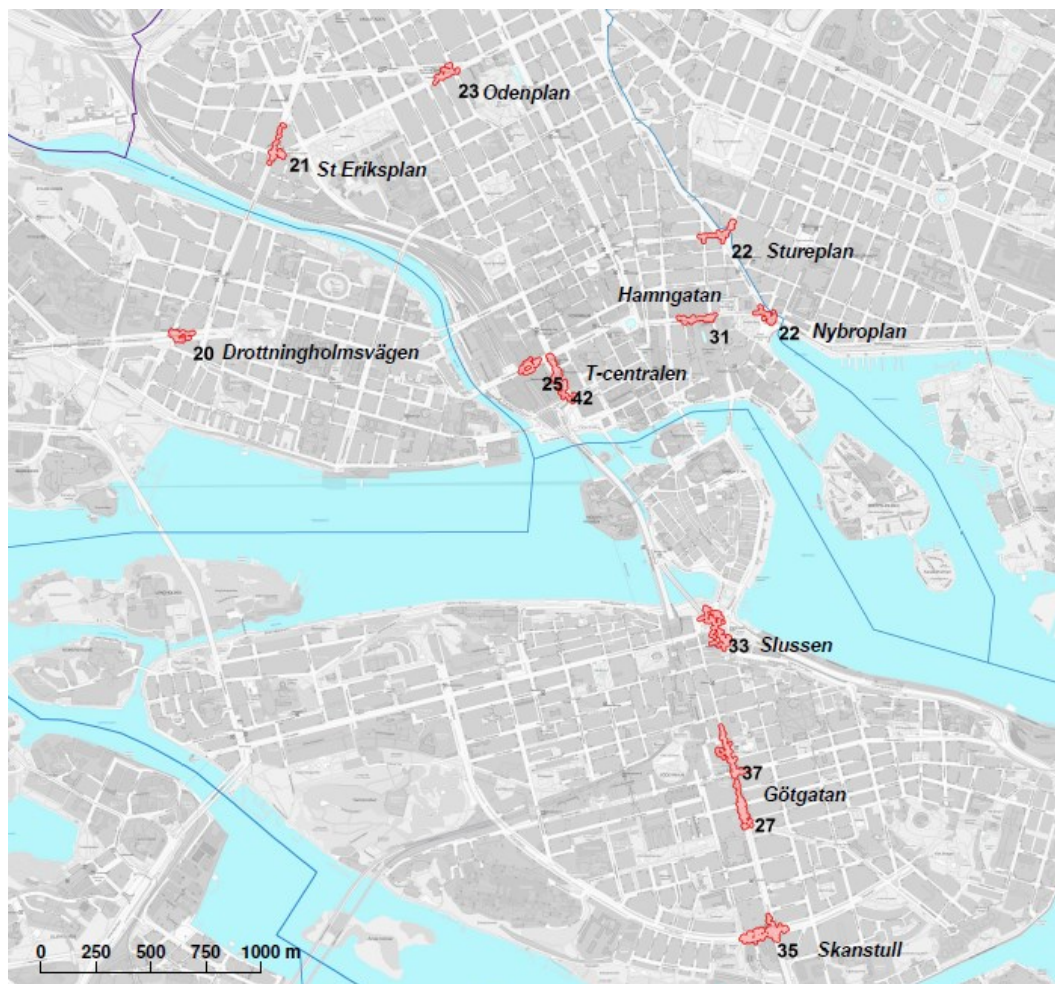
³⁵ Trottoar, gångbana eller gång- och cykelbana

³⁶ Platser där 20 eller fler fallolyckor skett inom en radie om 5 meter från varandra

Odenplan), eller utgör viktiga samlingsplatser och handelsstråk (Hamngatan, Skanstull, Götgatan, Nybroplan, Stureplan). Majoriteten av de angivna olyckorna inträffade under vinterhalvåret.

Samtliga hot spots ingår i Stockholm stads fortlöpande trafiksäkerhetsarbete och studeras för att hitta bästa lämpliga trafiksäkerhetshöjande åtgärder för respektive område.

Kartbild 4 Särskilt olycksdrabbade platser avseende fallolyckor bland fotgängare, Stockholm, åren 2013–2017



Källa: STRADA (olyckor) i GIS

NOT 1. Siffran vid varje hot spot avser antalet fallolyckor som skett inom det rödmarkerade området.

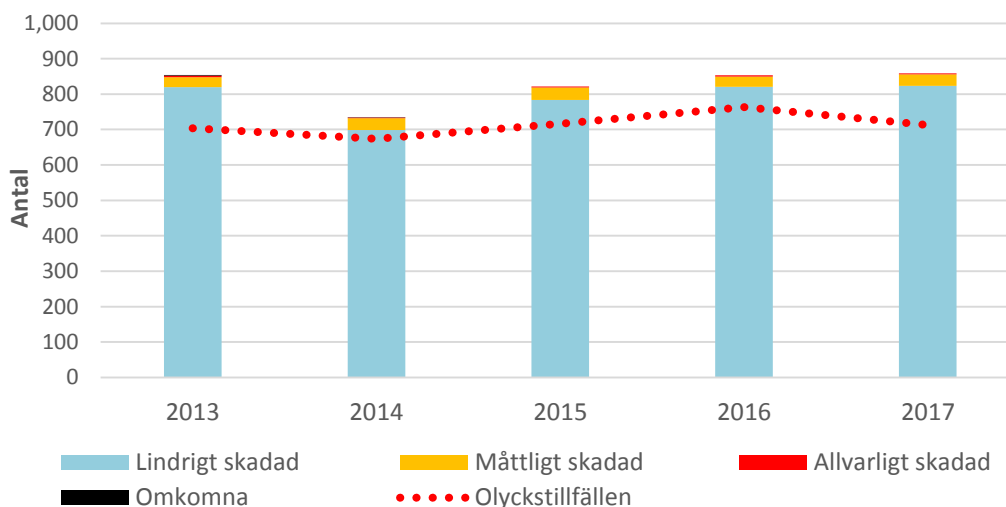
NOT 2. Platserna med särskilt många fallolyckor avser platser där 20 eller fler olyckor skett inom en radie av 5 meter från varandra med en osäkerhetsfaktor om 10 meter kring varje olyckspunkt.

5.4.2 UPPHINNANDEOLYCKOR MED MOTORFORDON

Utvecklingen

Upphinnandeolyckorna med motorfordon är den näst vanligaste trafikolyckstypen i Stockholm och sker när ett eller flera motorfordon kör in i framförvarande fordon eftersom de inte hunnit stanna i tid. Under 2017 var antalet upphinnandeolyckor 713 stycken, vilket innebär en viss minskning jämfört med året innan. Antalet skadade ligger högre än antalet olyckor, vilket beror på att flera personer kan skadas i en upphinnandeolycka (till skillnad från t.ex. fallolyckor eller singelolyckor med cykel), se Figur 27.

Figur 27 Antal upphinnandeolyckor med motorfordon och antalet skadade personer i dessa, Stockholm, åren 2013–2017



Källa: STRADA (personer/olyckor)

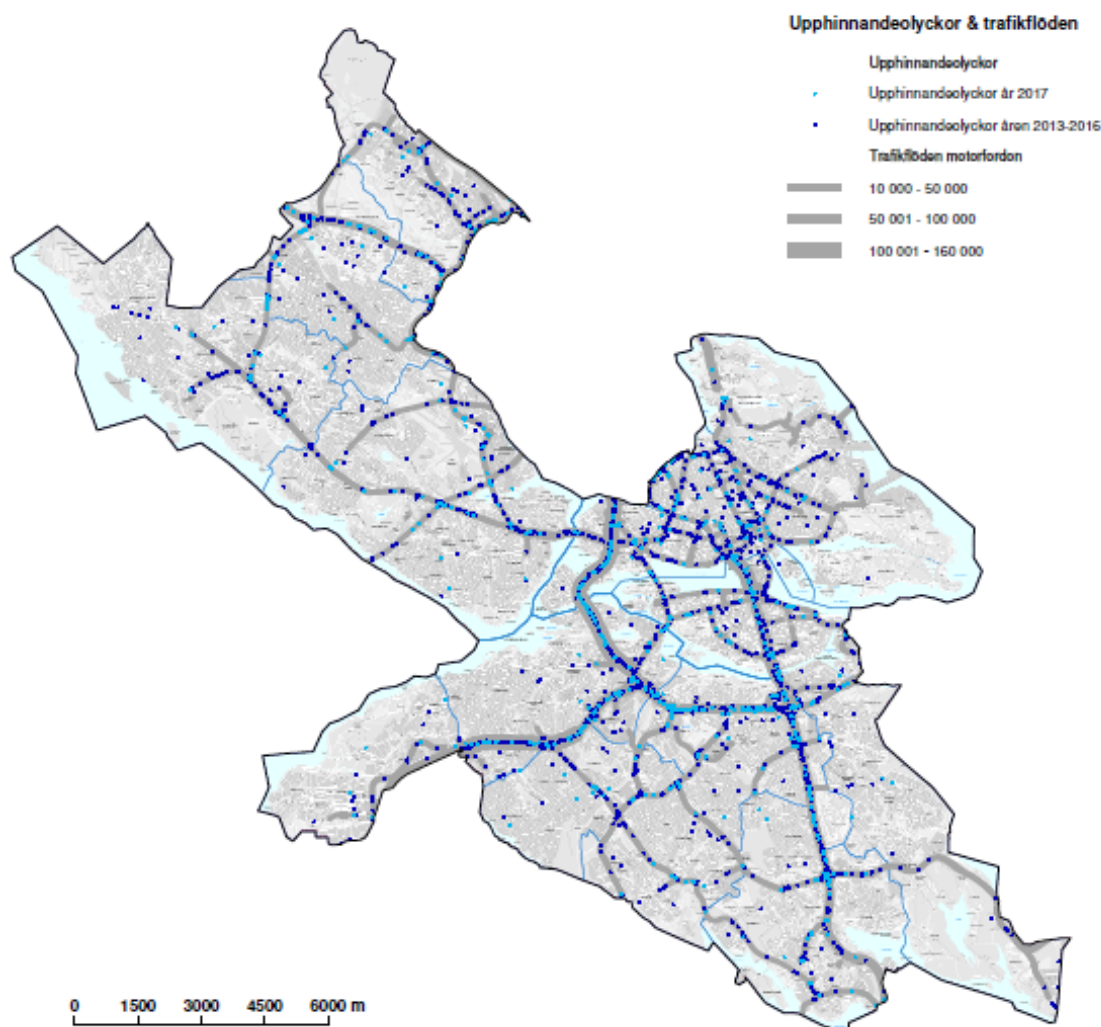
Vid i stort sett alla (92 procent) upphinnandeolyckor skadas personerna lindrigt eller inte alls, vilket till stor del handlar om att olyckorna nästan uteslutande sker mellan skyddade trafikanter. Den vanligaste diagnosticerade skadan är en lindrigare halsryggsskada – s.k. whiplash eller pisksnärtskada.

Plats och tid

Sex av tio upphinnandeolyckor inträffar på vad som klassas som kommunalt vägnät. Under de senaste fem åren har tre dödsolyckor inträffat, samtliga på det statliga vägnätet. I övervägande del (75 procent) av samtliga upphinnandeolyckor har olyckan skett längs en gatu-/vägsträcka.

Dessa olyckor är starkt kopplade till platser där trafikflödet är som störst och under tider då risken för köbildning är som värst, vilket gör att större vägar såsom Essingeleden, Drottningholmsvägen, Södertäljevägen, Södra länken och Nynäsvägen är särskilt drabbade. Detta framgår i Kartbild 5 där de senaste fem årens upphinnandeolyckor har plottats ut i kombination Stockholms största motorfordonsflöden. Sett till spridningen av upphinnandeolyckorna fördelat per Stockholmsområde, kan slutsatsen dras att olycksriskerna i mångt och mycket hänger samman med trafikintensiteten på respektive plats.

Kartbild 5 Upphinnandeolyckor i Stockholm, åren 2013–2017, kombinerat med motortrafikens trafikflöden



Källa: STRADA (olyckor) i GIS

NOT 1. De ljusblåmarkerade punkterna visar olyckorna som inträffat under 2017, mörkblåmarkerade olyckor mellan åren 2013–2016.

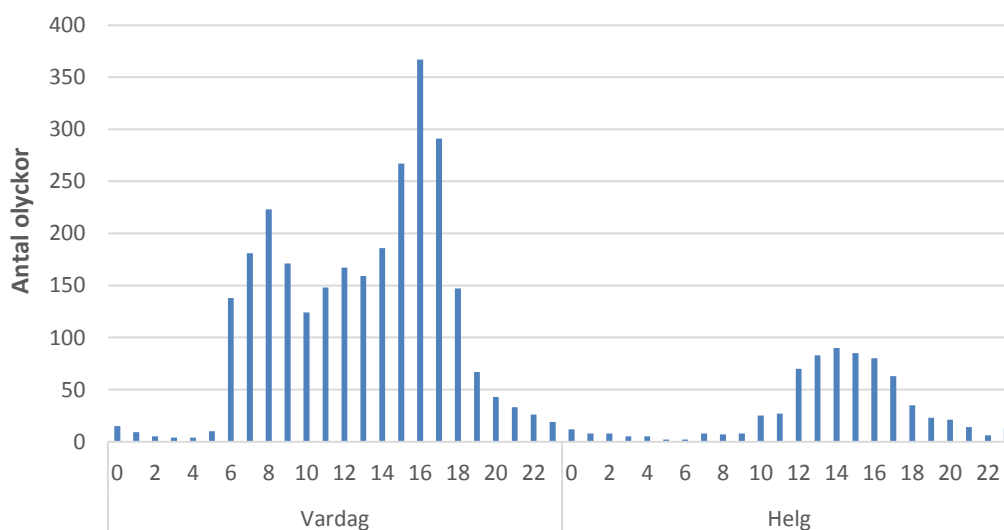
NOT 2. Trafikflödena avser motorfordon räknat som årsmedelvardagsdygn.

NOT 3. Då en del olyckor i STRADA saknar exakta platsangivelser, har kartan en täckningsgrad om 94 procent av samtliga inrapporterade upphinnandeolyckor, vilket innebär ett bortfall på 232 olycks punkter.

Det totala antalet upphinnandeolyckor på kartan är relativt jämnt fördelat mellan innerstan (35 procent) och söderort (44 procent) medan västerort har betydligt färre upphinnandeolyckor (21 procent).

Till skillnad från fallolyckorna (se avsnitt 5.4.1) är upphinnandeolyckorna inte lika starkt säsongsbetonade, även om det sker något fler olyckor under det fjärde kvartalet. Allra flest olyckor, runt en tredjedel, sker under eftermiddagens timmar, vid kl. 15-17. Få upphinnandeolyckor sker under helger eller nattetid, vilket hör samman med de lägre trafikflödena. De olyckor som inträffar under en lördag eller söndag fördelas jämnare över dagens timmar jämfört med vardagarna, se Figur 28.

Figur 28 Totalt antal upphinnandeolyckor fördelat på heltimme under vardag och helg, Stockholm, åren 2013–2017



Källa: STRADA (olyckor)

NOT. Helg innefattar lördagar och söndagar, övriga helgdagar kan finnas bland kategorin vardagar

De olycksdrabbade

Männen i Stockholm åker i snitt bil oftare, längre sträckor och under längre tid jämfört med kvinnorna, vilket också gör att de exponeras för en större olycksrisk. Detta speglas också i olycksstatistiken, där männen står för 58 procent av de senaste fem årens upphinnandeolyckor i staden. Denna andel är dock proportionell sett till gjorda fordonskilometrar³⁷. Det är viktigt att påpeka att alla bilister som skadas i en upphinnandeolycka inte nödvändigtvis gör det i egenskap av förare.

Särskilt olycksdrabbade platser

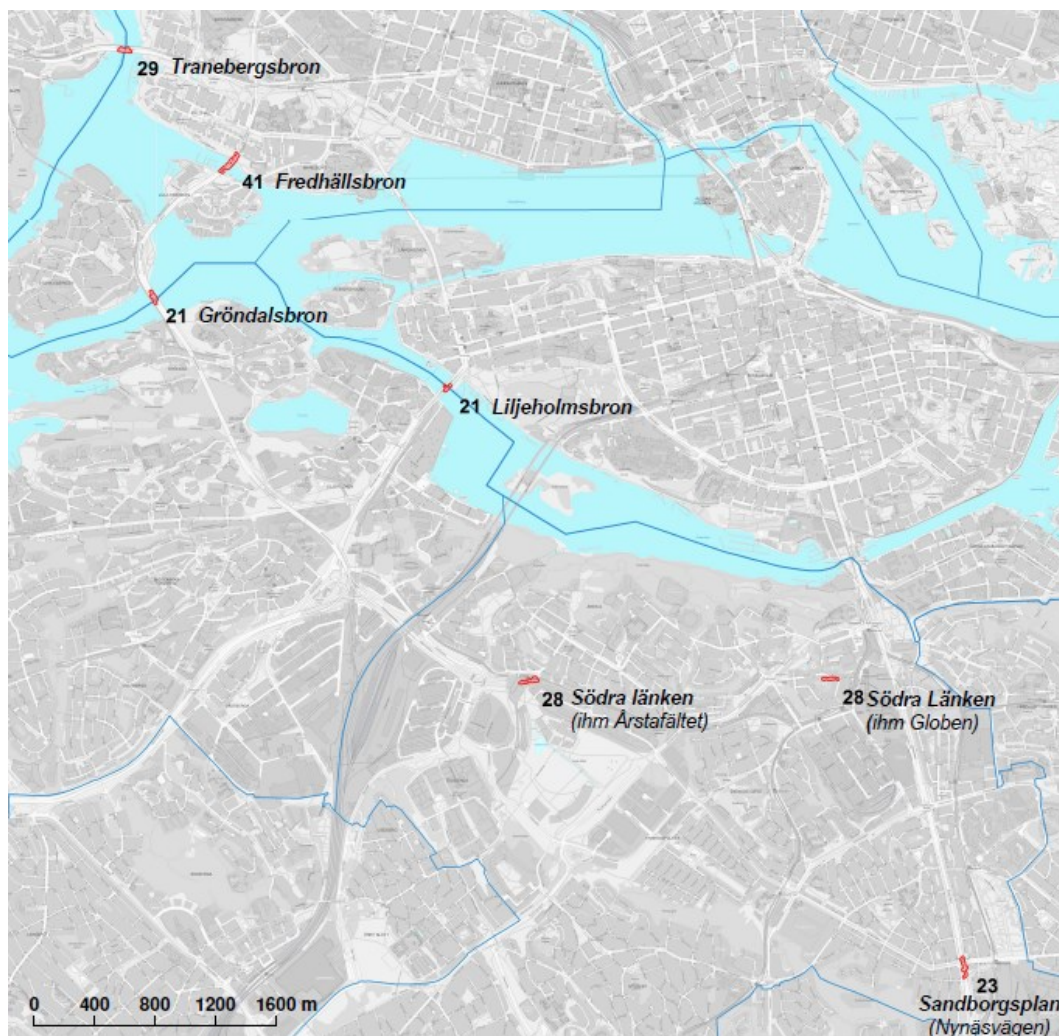
I framtagandet av specifika platser där särskilt många³⁸ upphinnandeolyckor har skett på en begränsad yta (s.k. hot spots), träder sju platser fram med 20 eller fler olyckor. Bland dessa finns platser på Nynäsvägen, Södra länken, Liljeholmsbron och broar längs Essingeleden, se Kartbild 6. Gemensamt för dessa länkar är att samtliga har flöden om minst 30 000 motorfordon på ett vardagsdygn³⁹. Totalt har 191 olyckor skett på dessa platser, vilket motsvarar 5 procent av samtliga stadens upphinnandeolyckor under de senaste fem åren. Det som skiljer upphinnandeolyckor från många andra olyckstyper är den höga andelen personer som undkommit med lindriga eller inga skador alls (94 procent).

³⁷ Sett till bilresor med start eller mål i Stockholms stad

³⁸ Platser där 20 eller fler upphinnandeolyckor skett inom en radie om 5 meter från varandra

³⁹ ÅMVD = Årsmedelvardagsdygn

Kartbild 6 Särskilt olycksdrabbade platser med avseende på upphinnandeolyckor med motorfordon, Stockholms stad, åren 2013-2017



Källa: STRADA (olyckor) i GIS

NOT 1. Siffran vid varje hot spot avser antalet upphinnandeolyckor som skett inom det rödmarkerade området.

NOT 2. Platserna med särskilt många upphinnandeolyckor avser platser där 20 eller fler olyckor skett inom en radie av 5 meter från varandra med en osäkerhetsfaktor om 10 meter kring varje olyckspunkt.

I fem av sju platser⁴⁰ är Trafikverket väghållare, men på de återstående platserna där staden har rådighet ingår hot spotsen i trafikkontorets fortlöpande trafiksäkerhetsarbete och studeras för att hitta bästa lämpliga trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

⁴⁰ Broarna längs Essingeleden samt platserna på Södra länken.

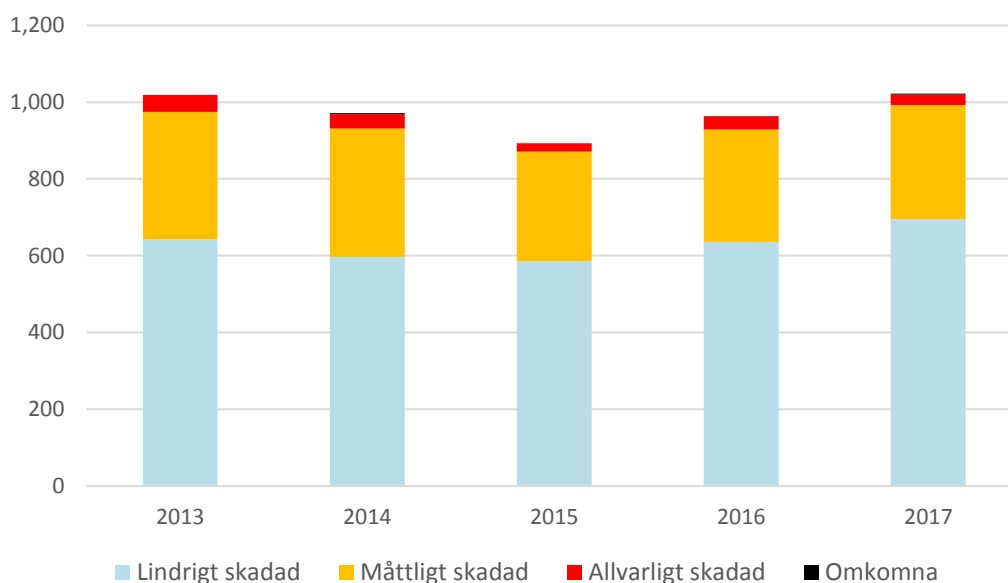
5.4.3 SINGELOLYCKA CYKEL

Utvecklingen

Singelolyckor med cykel är den tredje vanligaste olyckstypen i Stockholm och har under de senaste fem åren i genomsnitt stått för 15 procent av samtliga trafikskadade. Det är den vanligaste cykelolyckan och står för 62 procent av de Stockholms skadade cyklister och sker ofta utan inblandning av andra trafikanter⁴¹. Orsakerna beror på olika saker, och i många fall går det inte att specifikt urskilja orsaken då rapporterna i STRADA inte alltid har mer utförlig beskrivning än att personen cyklat omkull. I de fall då orsaken beskrivits mer ingående är vägens underhåll och utformning, föremål på vägen samt cyklistens beteende och interaktion⁴² med cykeln vanligt förekommande. Ofta är orsaksförklaringarna flera på en och samma olycka, vilket gör det svårt att kategorisera enhetligt.

Singelolyckor med cykel har ökat markant i STRADA:s olycksstatistik under senare år, vilket framförallt beror på att fler inrapporterande sjukhus tillkommit och att de rapporterar in en klar majoritet av dessa trafikolyckor. Under 2017 ökade olyckorna med 10 procent (motsvarande drygt 60 stycken) jämfört med året innan, se Figur 29, vilket skulle kunna kopplas till den ökande cyklingen under 2017. Helårsvis var antalet cykelpassager 6 procent fler jämfört med 2016, och framförallt ökade cyklingen under vintermånaderna, se Figur 30.

Figur 29 Antal skadade personer i singelolyckor med cykel, Stockholm, åren 2013–2017



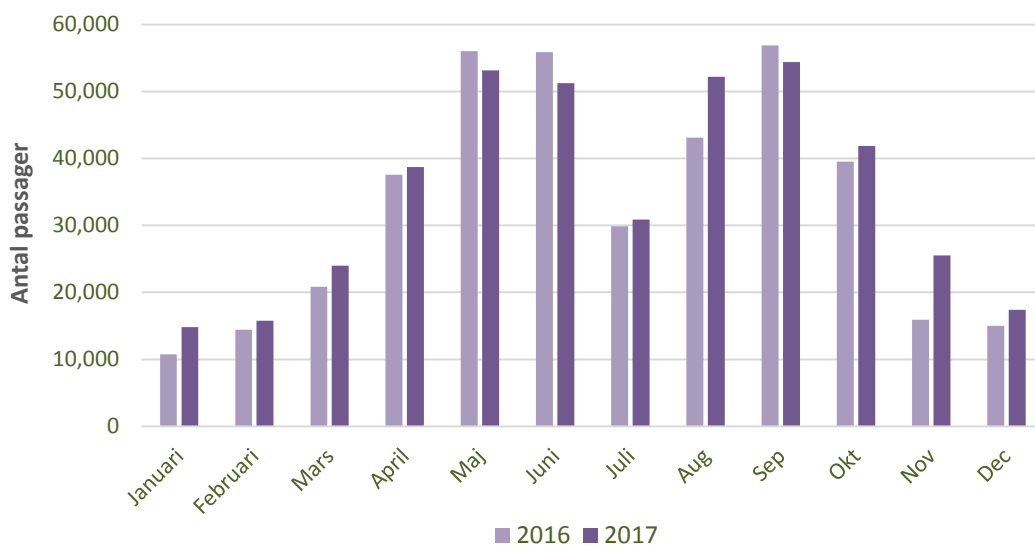
Källa: STRADA (personer)

NOT. Antal olyckor är lika många som antalet skadade personer i cykel singelolyckorna.

⁴¹ I vissa fall har dock singelolyckor uppstått pga. andra trafikanters handlande, t.ex. när en cyklist behövt tvärbromsa för att undvika kollision.

⁴² t.ex. situationer när föremål fastnar i hjulet, cyklisten tappar kontroll, cykeln går sönder etc.

Figur 30 Antal cykelpassager per dag, Stockholm, åren 2016 och 2017



Källa: Trafikkontoret (fasta, automatiska cykelmätstationer)

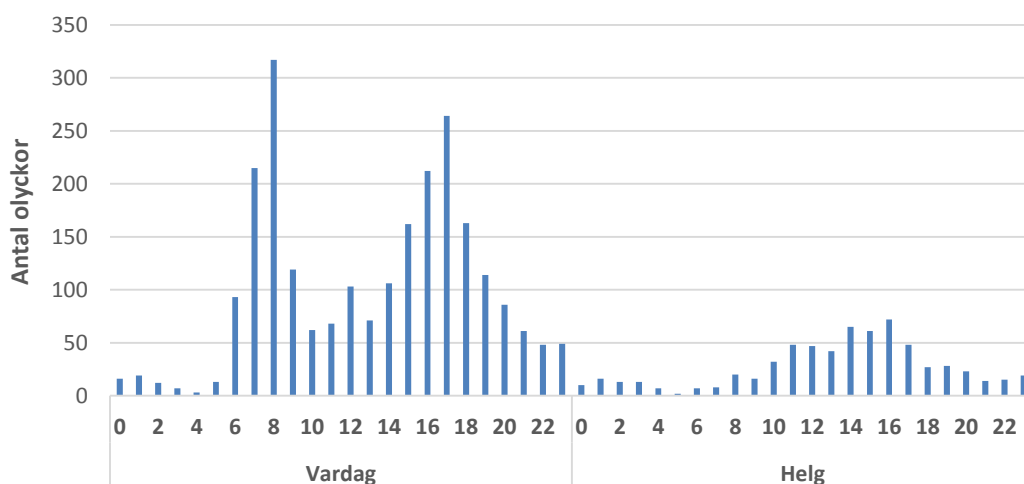
NOT 1. Mätvärdena avser stationer i Stockholms ytterstad och innerstad (Skanstullsbron, Liljeholmsbron, Munkbron, Mariebergsbron, Tranebergsbron, Hägerstensvägen, Karlbergsvägen, Roslagsvägen, Brommaplan, Västberga, Västerbron, Huddingevägen, Magelungsvägen, Älvsjövägen) och redovisas som månadsmedian av en vardag.

NOT 2. En passage är inte samma sak som antalet unika cyklande, utan är en siffra för antalet gånger en cykel passerar en viss mätpunkt.

Plats och tid

Nära hälften av alla Stockholms singelolyckor med cykel under de senaste fem åren har skett i innerstaden, därefter har 31 procent respektive 20 procent inträffat i söderort och västerort. Hälften av olyckorna sker på någon form av gång- och cykelväg, vilket gör det till den vanligaste platstypen. I 4 av 5 fall har olyckan inträffat under en vardag. Tidpunkterna hör tydligt samman med Stockholms rusningstider, dvs. vardagar mellan kl. 07–09 och 15–18. Under helgen sker färre olyckor, vilket hör samman med det minskade antalet jobbpendlare och det färre antalet dagar. Mönstret för de cykel singelolyckor som sker under helgen visar en något mer jämn fördelning över dygnets timmar, se Figur 31.

Figur 31 Totalt antal cykel singelolyckor fördelat per heltimme under vardag och helg, Stockholm, åren 2013–2017

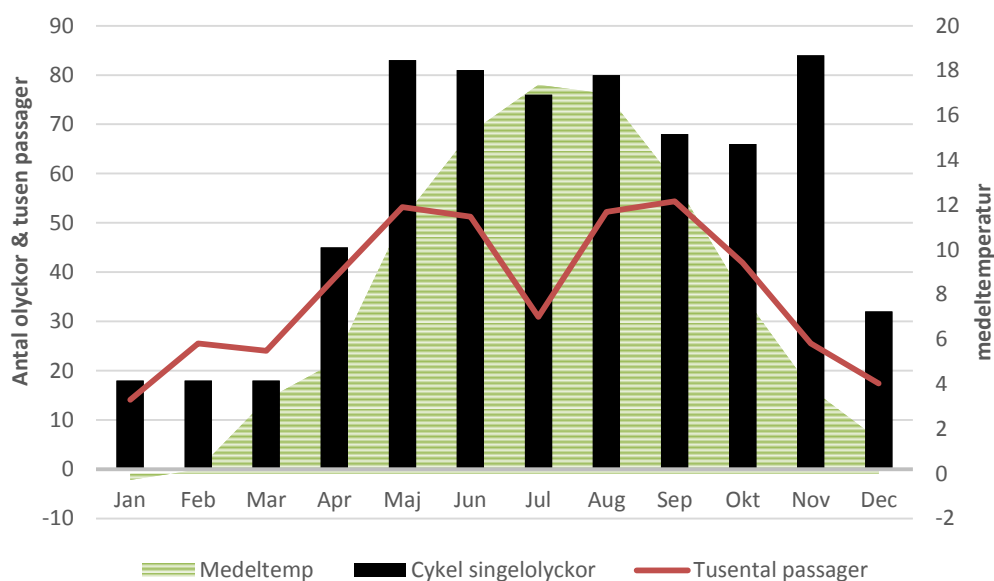


Källa: STRADA (olyckor)

NOT. Helg innefattar lördagar och söndagar, särskilda röda helgdagar är ej särskilt medtagna i denna kategori.

Liksom cyklandet i stort är även olyckorna säsongsbetonade och sker nästan uteslutande under dagar utan frysgrader eller snö. I Figur 32 jämförs olyckstillfällena med temperaturer och cykelpassager. Generellt följer antalet olyckor kurvan för cykelpassagerna, dock undantaget för semestermånaden juli samt november (då plötslig halka verkar ha överraskat cyklande stockholmare under ett par dygn som både hade plusgrader och snöfritt).

Figur 32 **Antal cykelpassager, cykel singelolyckor och medeltemperatur per månad, Stockholm år 2017**

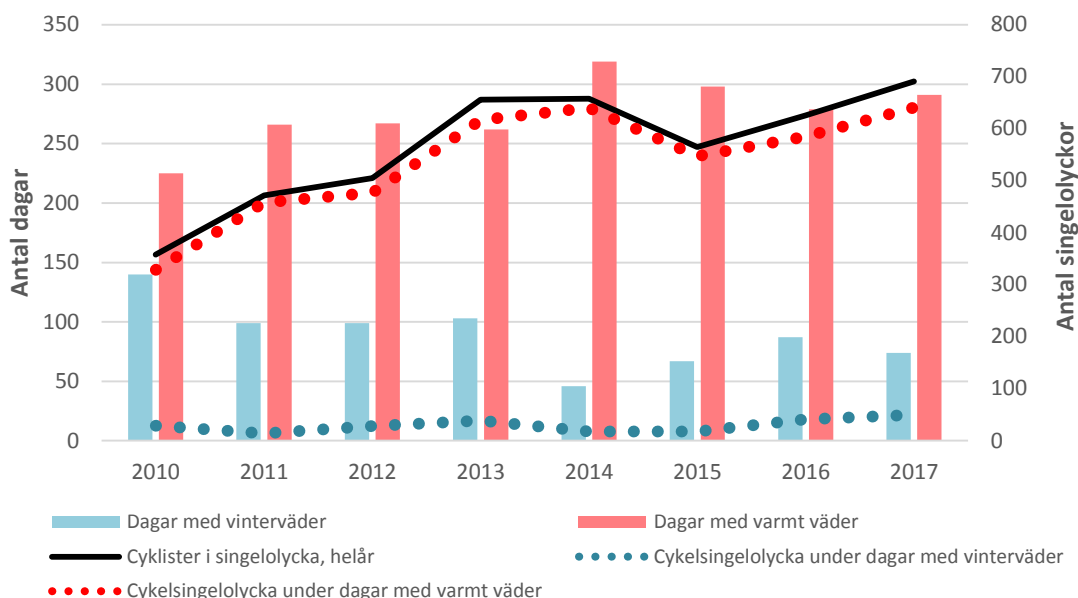


Källa: Trafikkontoret (fasta, automatiska cykelmätstationer), SMHI (open data), STRADA (olyckor)
 NOT 1. Mätvärdena avser stationer i Stockholms ytterstad och innerstad (Skanstullsbron, Liljeholmsbron, Munkbron, Mariebergsbron, Tranebergsbron, Hägerstensvägen, Karlbergsvägen, Roslagsvägen, Brommaplan, Västberga, Västerbron, Huddingevägen, Magelungsvägen, Älvsjövägen) och redovisas som månadsmedian av en vardag.

NOT 2. En passage är inte samma sak som antalet unika cyklande, utan är en siffra för antalet gånger en cykel passerar en viss mätpunkt.

Vid en anblick hur olyckorna sker under dygn med vinterväder respektive under dygn med plusgrader utan snö, ges nedanstående graf (se Figur 33). I direkt motsats till fallolyckorna sker den absoluta majoriteten av cykel singelolyckorna under snöfria dagar med plusgrader, och en mycket liten andel under dagar med vinterväder.

Figur 33 Antal singelolyckor med cykel fördelat på väderdagar, Stockholm, åren 2010–2017



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

Cykelstråk med extra hög standard

I de allra flesta fall har cykel singelolyckorna inträffat på en kommunal väg vilket är naturligt eftersom det mesta av cyklingen sker där. Det illustrerar samtidigt att det spelar stor roll hur staden utformar nya vägar och underhåller befintliga vägar.

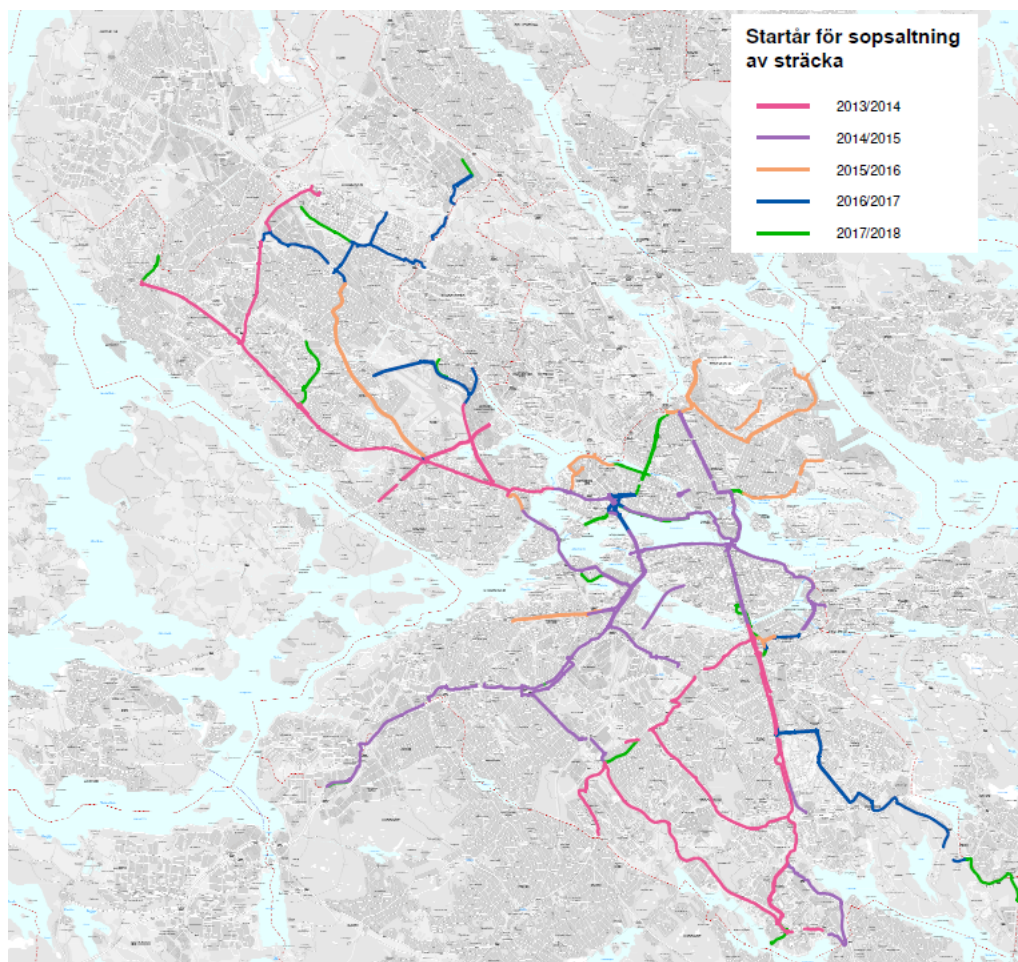
Halka och löst grus är de vanligaste vägomständigheterna som nämns i STRADA i samband med cykel singelolyckor⁴³. För att öka framkomligheten och säkerheten för cyklister, men även fotgängare, har Stockholms stad sedan vintern 2013/2014 utökat vinterunderhållet med sopsaltningsteknik på utvalda cykelstråk. Att sopsalta stråken är en relativt ny teknik som innebär att snö sopas bort och halka bekämpas med befuktad salt. Utöver att metoden ger en bättre standard jämfört med traditionell vinterväghållning, undviks också rullgrusproblematiken och onödiga mängder salt.⁴⁴

Sopsaltningen sker till allra största del i ytterstaden och har fått positiv respons från cyklister. Antalet halkrelaterade olyckor bland oskyddade trafikanter har minskat, vilket gjort att sträckorna successivt utökats för varje vinter, se Kartbild 7. Under vintersäsongen 2017/2018 sopades 2017 km lång cykelväg.

⁴³ Dvs. bland de olyckor där vägomständigheten nämnts och inte bedömts som irrelevant för olyckshändelsen.

⁴⁴ Sopsaltning av cykelvägar – för bättre framkomlighet och säkerhet för vintercyklister, VTI

Kartbild 7 Cykelstråk som sopsaltas under vintersäsongen, total sträcka uppmärkt efter uppstartsår, Stockholm, vintersäsongerna 2013/2014 – 2017/2018



Källa: Trafikkontoret, Stockholms stad

De olycksdrabbade

Flest skadade cyklister återfinns i åldersgruppen 40–64 år, vilka står för hälften av de som skadats i en singelolycka under de senaste fem åren i Stockholm.

Vanligaste skadan är lindrig och brukar vara någon form av skrapsår. Bland de måttliga skadorna är handleds- och underarmsskadorna mest förekommande, medan höftskador är vanligast bland de som skadats allvarligt.

Män väljer cykeln i något större utsträckning än kvinnor. Enligt Stockholms läns resvaneundersökning står män för 57 procent av alla cykelresor med start eller avslut i Stockholms stad, något som också speglas proportionerligt i olycksstatistiken. Män mellan 40–64 år drabbas i störst omfattning och står för 27 procent av Stockholms cykel singelolyckor de senaste fem åren.

Särskilt olycksdrabbade platser

Bland platser som är mer olycksdrabbade⁴⁵, utmärker sig nio ställen lite extra varav samtliga ligger i innerstaden. På dessa platser har det totalt skett 81 olyckor, motsvarande 3 procent av samtliga cykel singelolyckor under de senaste fem åren. Här utmärker sig cykeltäta gator som Götgatan, Västerbron och passagen via Slussen över Gamla stan, men även korsningen vid Sankt Eriksplan och en mindre väg i närheten av Eriksdalsbadet, se Kartbild 8. Angivna hot spots ingår i Stockholm stads fortlöpande trafiksäkerhetsarbete och studeras ingående för att hitta bästa lämpliga trafiksäkerhetshöjande åtgärder för respektive område.

Kartbild 8 Särskilt olycksdrabbade platser i Stockholm, avseende cykel singelolyckor under åren 2013-2017



Källa: STRADA (olyckor) i GIS

NOT 1. Siffran vid varje hot spot avser antalet cykel singelolyckor som skett inom det rödmarkerade området.

NOT 2. Platserna med särskilt många singelolyckor med cykel avser platser där 7 eller fler olyckor skett inom en radie av 5 meter från varandra med en osäkerhetsfaktor om 10 meter kring varje olyckspunkt.

⁴⁵ Platser där 7 eller fler cykel singelolyckor skett inom en radie om 5 meter från varandra