

Handläggare
Catarina Nilsson
08-508 26 242

Till
Trafiknämnden
2019-10-24

Trafikolyckor 2018. En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen. Lägesrapport

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner lägesrapporten om trafikolycksutvecklingen i Stockholm 2018.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Mikael Ranhagen
Enhetschef

Sammanfattning

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, jämfört med genomsnittet för 2006-2009.

Under 2018 registrerade STRADA¹ totalt 3 705 trafikolyckor som skett inom Stockholms stad. I dessa uppges 3 858 personer ha skadats. Majoriteten av olyckorna är lindriga. 74 personer har rapporterats som allvarligt skadade, vilket motsvarar ca 2 procent av alla skadade. Totalt omkom 8 trafikanter i Stockholms stad under 2018. Det är strax under medelvärdet, som är tio omkomna per år, under en tioårsperiod.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 242
Växel 08-508 27 200
catarina.nilsson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

¹ Swedish Traffic Accident Data Acquisition

Statistiken som används och analyseras i rapporten baseras på data som finns i Transportstyrelsens rapporteringsdatabas för trafikolyckor, STRADA. STRADA samlar uppgifter från både polis och sjukhus. Dock har de senare årens förändringar inom t ex rutiner för rapportering och arbetsbelastning medfört att statistiken kan vara missvisande och svåranalyserad i vissa avseenden och perioder. För dödsolyckorna är den statistiska kvaliteten och kvantiteten säkerställd.

Antalet olyckor och trafikskadade minskade med fem procent jämfört med 2017. En del av minskningen kan dock förklaras med att sjukvården – som registrerar flest olyckor med oskyddade trafikanter – fortsatt har haft inrapporteringsproblem till STRADA.

Enligt 2018 års officiella statistik för Stockholm skadades 133 personer svårt i trafiken, vilket skulle innebära att 2020 års målnivå är uppnådd. Tyvärr medför avsaknaden av tillförlitlig data för svårt skadade att stadens trafiksäkerhetsmål inte kan följas upp på ett korrekt sätt.

Liksom tidigare år är de tre vanligaste olyckstyperna fallolyckor bland fotgängare, upphinnandeolyckor med motorfordon samt singelolyckor med cykel. Tillsammans utgör dessa tre olyckskategorier två tredjedelar av alla olyckor. De mest olycksdrabbade trafikanterna är fotgängarna, vilka utgjorde 37 procent av samtliga skadade och omkomna under 2018. Åtta av tio skadade fotgängare har varit med om en fallolycka, dvs. fallit, snubblat eller halkat i trafikmiljö.

Fallolyckor bland fotgängare är inte bara den i särklass vanligaste trafikolyckan, utan också den olyckskategori där flest personer skadas allvarligt. Fallolyckan står för 35 procent av 2018 års allvarligt skadade. Näst vanligast är singelolyckor med cykel. Tillsammans står dessa två olyckskategorier för ungefär två tredjedelar av alla allvarligt skadade.

Den vanligaste trafikantkategorin bland omkomna är historiskt sett fotgängare och den vanligaste olyckstypen är fotgängare som blivit påkörda av motorfordon. Under 2018 omkom fyra personer i sådana olyckor. För 2018 skedde hälften av alla dödsolyckor, dvs fyra av åtta, med inblandning av alkohol och/eller droger.

Den enskilt största olycksgenererande händelsen i statistiken för 2018 var snöfallet som föll över staden den 17 januari med många fall- och upphinnandeolyckor som följde.

Fördelningen mellan män och kvinnor som skadas i Stockholm är mycket jämn och har varit det under flera år. För 2018 var fördelningen bland de skadade trafikanterna lika, dvs. hälften var kvinnor och hälften män. Däremot ser olycksbilden olika ut för män och kvinnor. Exempelvis skadas fler kvinnor än män i fallolyckor.

De senaste åren har nya fordon introducerats på marknaden, exempelvis elsparkcyklar. Det är svårt att dra några slutsatser för 2018 då de rapporterade olyckorna är få, men det är viktigt att följa olycksutvecklingen framöver.

Bakgrund

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, jämfört med genomsnittet för 2006-2009. För ett effektivt trafiksäkerhetsarbete krävs att kunskapen och medvetenheten om trafiksäkerhet ökar bland beslutsfattare, anställda, invånare och trafikanter i staden. Som ett led i detta kunskapsarbete ger trafikkontoret ut en årligt återkommande rapport som sammanfattar hur trafiksäkerhetsutvecklingen ser ut för Stockholms stad. Detta tjänsteutlåtande innehåller en sammanfattning av Stockholms stads olycksrapport för 2018 – se bilaga 1.

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 – ett världsunikt nationellt uppföljningsverktyg för trafikolyckor. Eftersom inrapporteringen och databasen har förändrats och utvecklats under åren kan statistiken dock vara missvisande och svåranalyserad i vissa avseenden och perioder. Exempelvis förbättrades sjukhusens rapportering av olyckor med oskyddade trafikanter markant fram till år 2010, medan insamlingen av data på senare år försvårats bland annat på grund av ändrade rapporteringsrutiner och ökad arbetsbelastning. Från den 1 januari 2015 krävs medgivande från patienterna för att en inrapportering till STRADA ska kunna göras. Framför allt har det resulterat i ett stort statistiskt bortfall av de allvarligt skadade, då det kan vara extra svårt att få in ett aktivt medgivande från dem i samband med registreringen.

Även polisen, vilka är de som rapporterar de svårt skadade, har haft rapporteringsproblem bland annat på grund av att nya rapporteringsrutiner infördes 2014 samt ökad arbetsbelastning. De senaste årens utveckling och förändring av rapporteringen till STRADA medför att det är svårt att dra några slutsatser kring olycksutvecklingen och att följa upp stadens trafiksäkerhetsmål.

Den statistiska kvaliteten och kvantiteten är dock säkerställd för de dödsolyckor som sker.

Fallolyckor (singelolycka för fotgängare) ingår inte i den officiella statistikens definition av vad en trafikolycka är, och räknas därför inte med i den nationella statistiken. Dock rapporteras de in till STRADA och redovisas i denna rapport tillsammans med övriga trafikolyckor.

Ärendets beredning

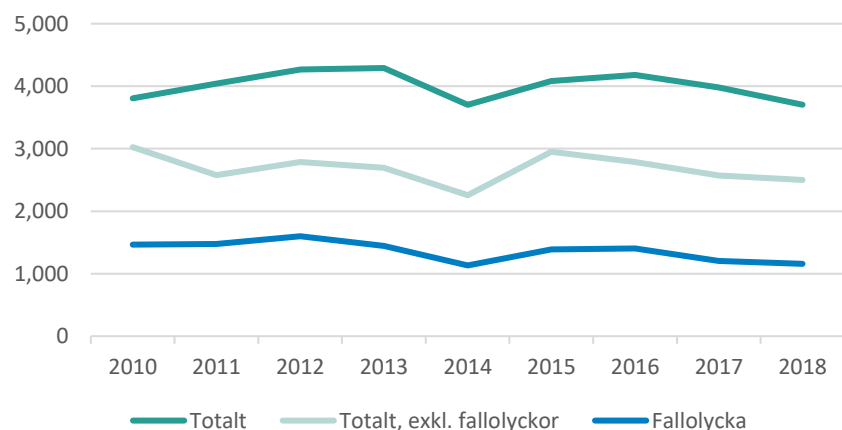
Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets analys

Den generella utvecklingen

Under 2018 registrerades totalt 3 705 trafikolyckor inom Stockholms stad. I dessa uppges 3 858 personer ha skadats, vilket är en minskning med fem procent jämfört med 2017, se Figur 1. En trolig förklaring är att sjukvården – som registrerar flest olyckor med oskyddade trafikanter – fortsatt har haft inrapporteringsproblem till STRADA.

Figur 1. Antalet inrapporterade skadade trafikanter till STRADA för Stockholms stad, åren 2010–2018



Källa: STRADA

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

Uppföljning av stadens trafiksäkerhetsmål

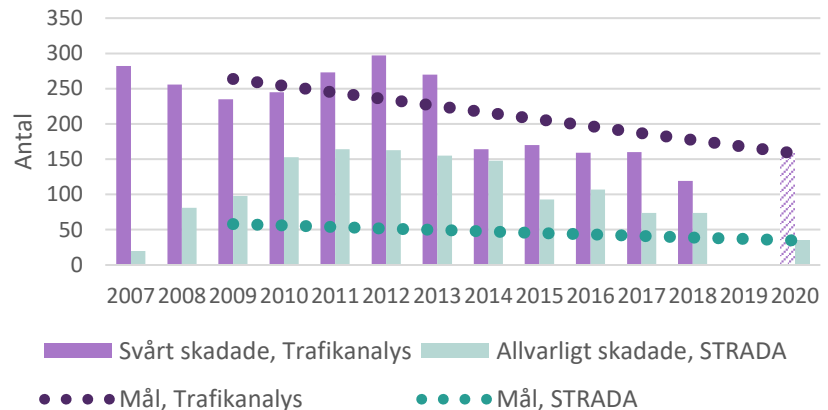
År 2020 ska staden ha minskat antalet svårt skadade och omkomna i trafiken med 40 procent jämfört med snittet för åren 2006–2009. Målet bygger på den officiella statistiken som redovisas av myndigheten Trafikanalys², vilken i sin tur baseras på polisens rapportering till Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA. För att nå målet måste antalet svårt skadade eller omkomna personer minska från 274 till 164 personer.

Svårt skadade

Enligt 2018 års officiella statistik för Stockholms stad skadades 133 personer svårt i trafiken, vilket skulle innebära att 2020 års målnivå är uppnådd, se Figur 2.

Tyvärr är statistiken som tidigare redogjorts för bristfällig både vad det gäller polisrapporterade och sjukhusrapporterade olyckor. Antalet polisrapporterade svårt skadade låg under 2018 på samma låga nivå som under bottenåret 2014. Avsaknaden av tillförlitlig data för svårt skadade gör att stadens trafiksäkerhetsmål inte kan följas upp på ett korrekt sätt.

Nationellt finns inget mål för svårt skadade, men däremot för allvarligt skadade. Den bristfälliga statistiken medför dock att det på lokal nivå (inom Stockholm stad) inte heller är möjligt att följa utvecklingen för de allvarligt skadade. Antalet allvarligt skadade som rapporterats under år 2018 är mindre än hälften av nivåerna under åren 2010–2013.



Figur 2. Statistik över antalet svårt och allvarligt skadade i trafiken i Stockholms stad, åren 2007–2018 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.

Hur trafiksäkerhetsarbetet ska följas upp och hur målen kan formuleras är frågor som kommer bli viktiga då staden, under 2020, ska ta fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram.

Omkomna

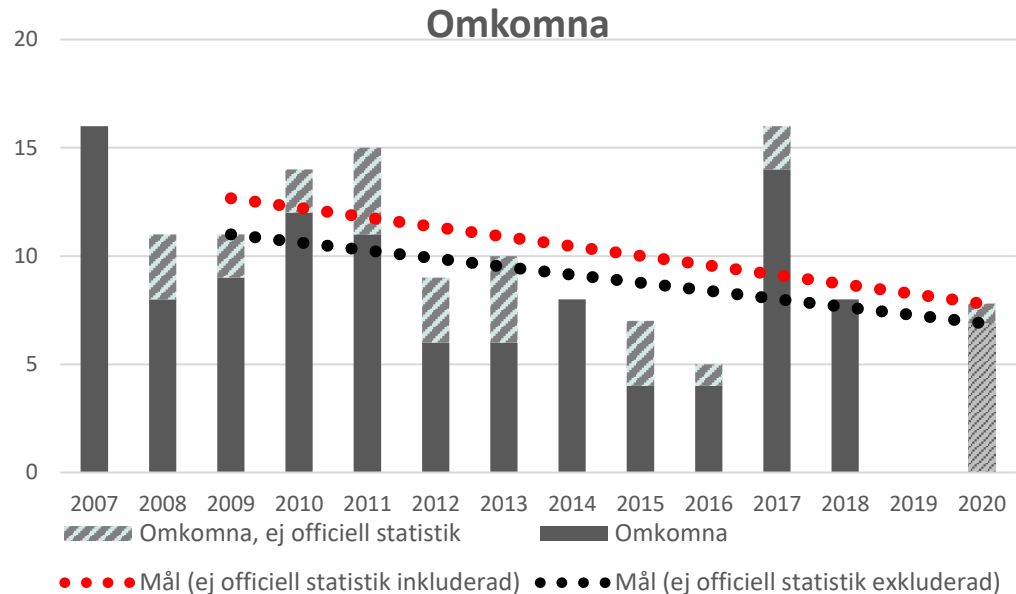
Under 2018 omkom totalt åtta personer; vilket är strax under medelvärdet på tio omkomna under de senaste tio åren i trafikrelaterade olyckor i Stockholms stad.

Stockholms 2020-mål om 40 procent färre omkomna i trafiken är ett etappmål, vilket innebär en målbild om högst sex till sju omkomna personer, beroende på hur målet räknas³. Under åren 2015–2016 låg antalet omkomna under denna nivå⁴, för att under 2017 öka drastiskt, men är för 2018 med sina åtta omkomna ligga nära målet, se Figur 3.

³ Dvs. om fallolyckor samt olyckor som orsakats av suicid eller sjukdom ingår i målberäkningen eller ej

⁴ Oavsett om dödsfall som inte inkluderas i den officiella statistiken för omkomna i en trafikolycka inkluderas eller ej

Figur 3. Antal omkomna trafiken i Stockholms stad, åren 2007–2018 samt målbild för år 2020



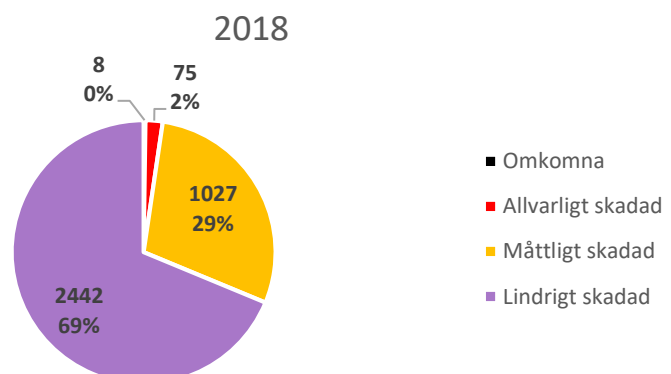
Källa: STRADA (personer)

NOT. De rödstreckade 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.

Samtliga skadade i trafiken

Majoriteten av Stockholms trafikolyckor är lindriga. Under de senaste åren har två tredjedelar av trafikrelaterat skadade personer fått skador av lindrigare karaktär. Till dessa skador räknas blåmärken, skrapår, mindre skärsår utan större blodförlust och olika former av sträckning. Den näst vanligaste skadan är en måttlig skada, exempelvis benbrott på armar eller ben, vilket drabbar i snitt knappt en tredjedel av de trafikanter som skadas i Stockholmstrafiken, se Figur 4.

Figur 4 Skadade och omkomna trafikanter fördelat på skadegrad, Stockholms stad, år 2018



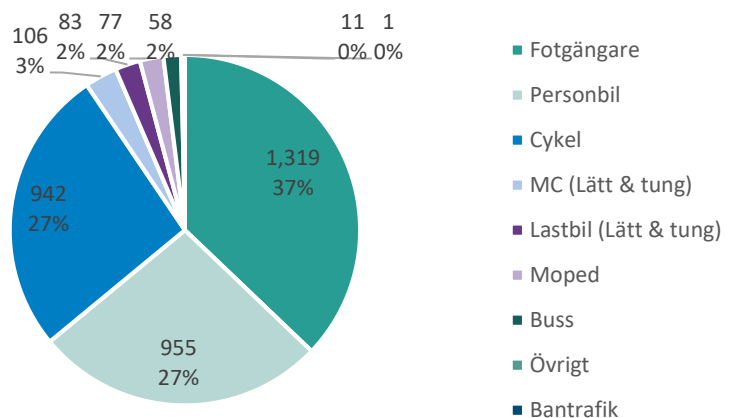
Källa: STRADA (personer)

Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.

De olycksdrabbade

De mest olycksdrabbade trafikanterna är fotgängarna, vilka utgjorde 37 procent av samtliga skadade och omkomna under 2018, se Figur 5. Åtta av tio skadade fotgängare har varit med om en singelolycka, dvs. fallit, snubblat eller halkat i trafikmiljö. Andra drabbade trafikantgrupper är bilister (27 procent), varav upphinnandeolyckorna är mest förekommande, och cyklister (27 procent). 61 procent av de skadade cyklisterna har varit med om en singelolycka.

Figur 5. Skadade och omkomna trafikanter fördelade på trafikantslag, Stockholms stad, år 2018.

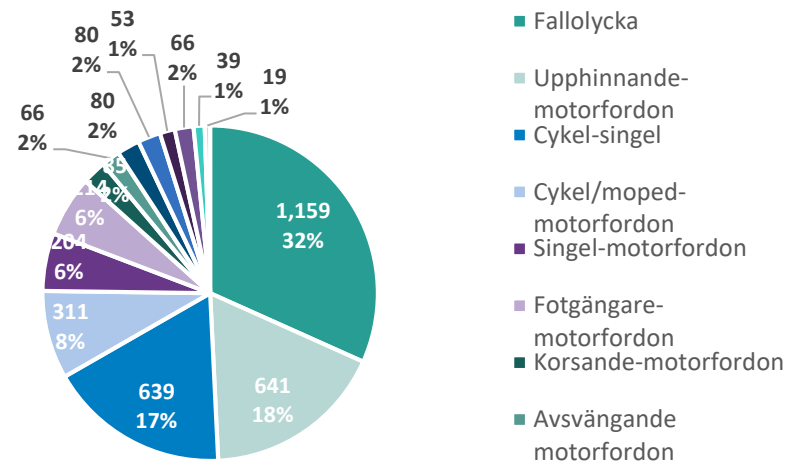


Källa: STRADA (personer)

Vanligaste trafikolyckan

Det finns många olika kategorier trafikolyckor, men ett par av dem dominerar helhetsbilden. Fallolyckorna är i särklass vanligast, den olyckstypen stod för 32 procent av Stockholms samtliga trafikolyckor år 2018. Efter fallolyckorna är upphinnandeolyckor med motorfordon och singelolyckor med cykel de vanligast förekommande olyckorna. Tillsammans utgör dessa tre olyckskategorier två tredjedelar av alla olyckor, se Figur 6.

Figur 6. Fördelning av samtliga trafikolyckor fördelade per olyckskategori, Stockholms stad, år 2018



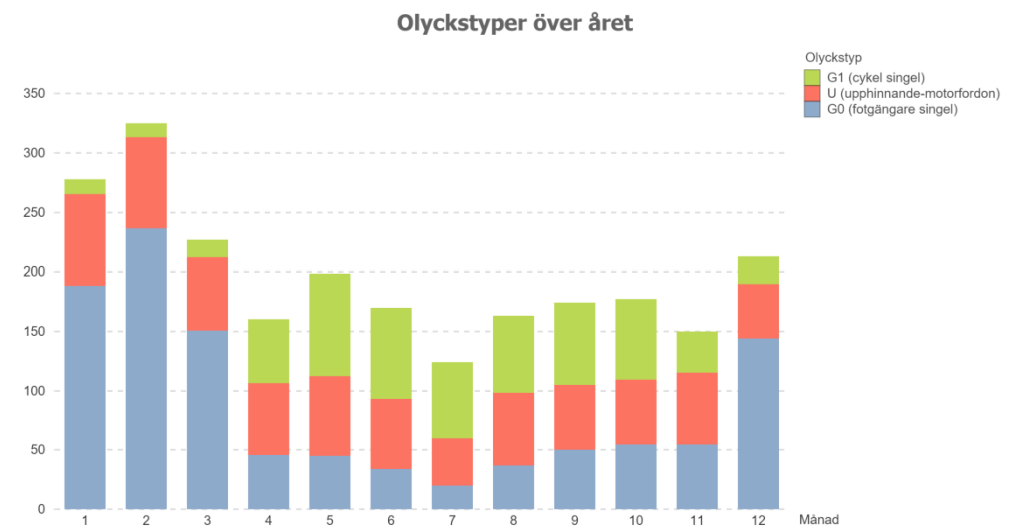
Källa: STRADA (olyckor)

Fallolyckorna orsakas främst av att de gående halkat och ramlat. Väderförhållanden, som antalet dagar med frysgrader, förekomst och mängd snö under vintern påverkar hur många personer som ramlar och skadar sig, vilket till en viss del förklarar olycksstatistikens utveckling för detta olycksslåg. Singelolyckor med fotgängare sker främst under vintermånaderna december till mars. Den 17 januari 2018 finns som exempel 53 fallolyckor i STRADA jämfört med ett medel på tre fallolyckor per dag över hela året. Detta indikerar hur starkt sammankopplade fallolyckor i trafikmiljö är med väder och vinterunderhåll på gångstråken, och hur stor roll stadens och andra väghållares underhållsarbete spelar. Inte minst viktigt är att områden och platser planeras och utformas för att de ska vara enkla och effektiva att drifva och underhålla året om.

Singelolyckor är också den vanligaste cykelolyckan, och står för 61 procent av cyklisternas olyckor i Stockholms stad. Orsakerna skiftar, och i många fall går det inte att specifikt urskilja orsaken då rapporterna i STRADA ofta inte har mer utförlig beskrivning än att personen cyklat omkull. Cykelolyckor har ett annat mönster än olyckor med fotgängare då flödet minskar under vintermånaderna. Singelolyckor med cykel sker främst i maj till oktober och samvarierar med flöden, då det cyklas betydligt mindre vintertid. Farligast är dock början av vintersäsongen där enstaka dagar med halka syns i statistiken.

För motorfordon är upphinnandeolyckor vanligast. De sker när ett eller flera motorfordon kör in i framförvarande fordon. Olyckor med motorfordon är jämnt fördelade över året, med en liten topp för upphinnandeolyckor i januari/februari, se Figur 7.

Figur 7. Personolyckor över året för de tre största olyckstyperna, personbil (upphinnande), fotgängare (singel) och cykel (singel).



Källa: STRADA (personer)

Omkomna

Under 2018 omkom åtta personer i trafikrelaterade olyckor i Stockholms stad. Fyra fotgängare, tre bilister och en motorcyklist. Dödsfallen beror delvis på olyckliga omständigheter, men också på grov vårdslöshet i trafik som t ex framfart i mycket höga hastigheter. För 2018 skedde hälften av alla dödsolyckor, dvs. fyra av åtta, med inblandning av alkohol och/eller droger.

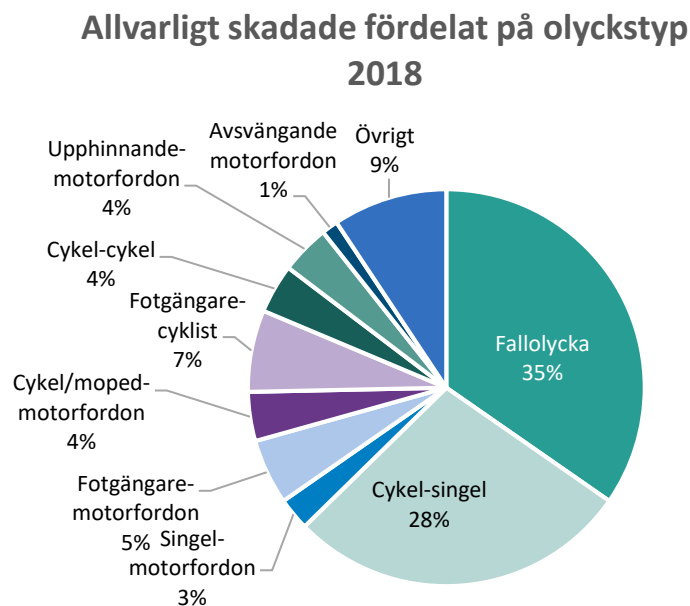
Den vanligaste trafikantkategorin bland omkomna är historiskt sett fotgängare och den vanligaste olyckstypen är fotgängare som blivit påkörda av motorfordon. Under de senaste tio åren har de stått för en tredjedel av Stockholms stads trafikolyckor med dödlig utgång. Under 2018 omkom fyra personer i sådana olyckor.

Den mest drabbade åldersgruppen i dödsolycksstatistiken är trafikanter i pensionsåldern, dvs. 65 år och äldre. De står för drygt en tredjedel (37 procent) av alla dödsolyckor de senaste tio åren.

Allvarligt skadade

2018 rapporterades 74 allvarligt trafikskadade personer. Fotgängarna står för den största andelen (49 procent) av de allvarligt skadade. Singelolyckan är den klart vanligaste olycksformen bland såväl fotgängare som cyklister. Tillsammans står dessa två olyckskategorier för ungefär två tredjedelar av alla allvarligt skadade, se Figur 8.

Figur 8. Andel allvarligt skadade per olyckstyp år 2018, totalt 74.



Källa: STRADA (personer)

Den äldre generationen (65 år eller äldre) skadas värst, och under de senaste fem åren har de stått för 45 procent av de allvarligt trafikskadade. Den absolut vanligaste olyckan bland de äldre är fallolyckor.

Jämställdhetsanalys

Fördelningen mellan män och kvinnor som skadas i Stockholm är mycket jämn och har varit det under flera år. För 2018 var fördelningen bland de skadade trafikanterna lika, dvs. hälften var kvinnor och hälften män. Fördelningen av befolkningen i Stockholm ligger även den på cirka 50 procent kvinnor och 50 procent män.

Däremot ser olycksbilden olika ut för män och kvinnor. Exempelvis skadas fler kvinnor än män i fallolyckor. I snitt har kvinnorna stått för 70 procent av de senaste fem årens fallolyckor i Stockholms stads 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 risken⁵ att falla och skada sig är den ändå störst bland kvinnor från 65 års ålder och uppåt.

Övrigt, nya fordon

De senaste åren har nya fordon introducerats på marknaden. Det är främst framdrivning med el-assistans, exempelvis elsparkcyklar, som ökat och syns på gatorna. Trafiksäkerhetsaspekter kring dessa fordon har diskuterats och fått stor uppmärksamhet i media, men ännu är litet känt om effekterna. Det är svårt att dra några slutsatser för 2018 då rapporterade olyckor är få, men det är viktigt att följa olycksutvecklingen för dessa allt vanligare fordon.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner denna lägesrapport.

Slut

Bilagor

1. Trafikolyckor 2018 - En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen