

Trafikolyckor 2020

En årlig rapport om trafikolycksutvecklingen



Begrepp & definitioner i rapporten

- **Stockholm/staden** står det ibland i rapporten, och med det avses enbart statistik för de trafikolyckor som inträffat inom Stockholms kommun.
- **STRADA** är en förkortning på Swedish Traffic Accident Data Acquisition, som i sin tur är Transportstyrelsens system där landets inrapporterade trafikolyckor samlas. Olyckorna rapporteras in av polis och akutsjukvård och enbart behöriga får göra statistikuttag från STRADA uttagswebb.
- **Trafikolycka/olycka** innefattar alla olyckor oavsett om någon skadats i den eller inte. Notera att en trafikolycka kan ha flera eller inga skadade.
- **Skadad** är en person som ådragit sig lindriga, måttliga eller allvarliga skador enligt sjukvårdens definition.
- **Omkommen** avser person som avlidit till följd av en trafikolycka. I denna rapporten inkluderas även icke-officiell dödsstatistik – dvs olyckor där de som omkommit varit med om en fallolycka eller en olycka som kan kopplas till självmord, brott eller sjukdom.
- **Fallolycka** i denna rapport är en olycka där en fotgängare fallit, snubblat eller halkat i trafikmiljö.
- **Upphinnandelycka** är en olycka där ett eller flera motorfordon kört in i ett framförvarande fordon.
- **Singelolycka** är olyckor där det enbart rapporterats in ett fordon (t ex en cykel eller en personbil) eller en fotgängare (fallolycka).

Vi arbetar aktivt med trafiksäkerhet

På Stockholms stads hemsida hittar du mer information hur vi arbetar med trafiksäkerhet, se: [Trafik, gator och torg – Stockholms stad](#).

Är du intresserad av att ta del av statistik och analyser?

Besök gärna vår trafikbarometer: [Trafik – Stockholms miljöbarometer](#).



Inledning

Stockholm ska vara en trygg, säker och välskött stad att bo och vistas i. Skador i trafiken innebär personligt lidande för individen men också stora kostnader för staden och samhället. För ett effektivt trafiksäkerhetsarbete krävs en hög kunskapsnivå och medvetenhet om trafiksäkerhet bland beslutsfattare, anställda, medborgare och trafikanter i Stockholm. Som en del i stadens kunskapsarbete ger trafikkontoret årligen ut denna rapport som sammanfattar olycksutvecklingen för Stockholms stad.

Inom Stockholms stad finns en lång tradition och erfarenhet av att arbeta med trafiksäkerhet och arbetet har sedan många år tillbaka varit reglerat i politiskt antagna program. Nollvisionen är grunden för stadens trafiksäkerhetsarbete. Stadens senast antagna trafiksäkerhetsprogram hade en genomförandeperiod på elva år och gällde för åren 2010–2020. En uppföljning av programmets övergripande mål finns sist i denna rapport. Ett nytt strategiskt dokument för stadens fortsatta trafiksäkerhetsarbete är under framtagande. En ny trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad förväntas antas under våren 2022.

Flest personer omkommer i motorfordonsrelaterade olyckor och en stor del av den otrygghet som gående och cyklister upplever i trafiken är kopplad till höga hastigheter – faktiska eller upplevda. Ett fortsatt framgångsrikt arbete med rätt hastighet och hastighetsefterlevnad är grundläggande i Stockholms trafiksäkerhetsarbete. Stadens i särklass största trafiksäkerhetsarbete – att införa nya hastighetsgränser på stadens huvudvägnät – fortsätter. För att minska förekomsten av de vanligaste olyckorna och de olyckor där också flesta skadas allvarligt (gåendes och cyklisters singelolyckor) behöver också andra åtgärder vidtas. Stadens redan påbörjade arbete med ett utökat reinvesteringsarbete på gångbanor och cykelbanor och att utveckla och implementera nya vinterväghållningsmetoder som sopsaltning är exempel på åtgärder som kommer få allt större betydelse inom trafiksäkerhetsarbetet.

Rapporten är framtagen av Stockholms stads trafikkontor under hösten 2021. Analyserna av olycksutvecklingen är geografiskt avgränsade till Stockholms stad, både på kommunal och statlig väg. Statistiken som används och analyseras i rapporten är hämtad från Transportstyrelsens rapporteringsdatabas för trafikolyckor, STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Då databasen och indatakällorna har förändrats och utvecklats en hel del under åren kan statistiken vara missvisande och svåranalyserad i vissa avseenden och perioder. Man bör därför vara försiktig med att dra långtgående slutsatser då det verkliga antalet olyckor kan vara högre än vad statistiken redovisar. För dödsolyckorna är dock antalet statistiskt säkerställt.



Sammanfattning

Under 2020 registrerades totalt 2 612 trafikolyckor inom Stockholms stad. I dessa olyckor skadades 2 588 personer, varav fyra omkom. Majoriteten av de som skadades ådrog sig lindriga skador, 60 personer skadades allvarligt.

Under 2020 minskade antalet olyckor drastiskt med nära en tredjedel jämfört med 2019, vilket i huvudsak beror på att antalet inrapporterade fallolyckor minskade med 68 procent. 2020 var ett extraordinärt år på många sätt, och minskningen kan närmast förklaras som en kombination av en mild vinter och pandemins följd effekter med färre människor ute på gator och torg, minskad benägenhet att söka vård för lindrigare skador samt en hårt ansatt sjukhuspersonal med minskade rapporteringsmöjligheter.

Liksom tidigare år är de tre vanligaste olyckstyperna fallolyckor (fotgängare som fallit, snubblat eller halkat), singelolyckor med cykel samt upphinnandeolyckor med motorfordon. Den största skillnaden jämfört med tidigare år är dock att den vanligaste olyckan år 2020 var cykel singel och inte fallolycka. Detta är inte ett trendbrott utan en avvikelse som beror på att fallolyckorna och upphinnandeolyckorna minskade, medan cykelsingelolyckorna låg kvar på liknande nivåer som tidigare år.

De mest förekommande trafikanterna i olycksstatistiken var cyklisterna – vilka stod för 41 procent av samtliga skadade och omkomna under 2020. Även detta avviker från de senaste tio årens statistik, då den övervägande andelen varit fotgängare (37 procent). Hälften av de personer som omkom till följd av en trafikolycka under de senaste tio åren har varit fotgängare. Stockholms vanligaste dödsolycka är fotgängare i kollision med motorfordon.

Fördelningen mellan män och kvinnor som skadas är och har under lång tid varit mycket jämn. Däremot ser olycksbilden olika ut för män och kvinnor. Vanligast är att kvinnor skadas i egenskap av fotgängare medan män oftast skadas som bilist. Skillnaderna beror på att män och kvinnors resvanor, beteenden och förutsättningar skiljer sig åt i olika avseenden.

Olyckskategorin Övrigt har ökat markant under de senaste två åren, vilket i huvudsak beror på att elsparkcykelolyckorna oftast kategoriseras så av sjukvård och polis. I dagsläget finns ingen egen olyckskategori eller trafikantgrupp för elsparkcyklar, vilket gör att de blir en delmängd i olika kategorier och gör dem svåra att särskilja. Under åren 2019 och 2020 rapporterades totalt 532 olyckor in där elsparkcyklar förekommit, vilket kan jämföras med perioden 2011–2018 då enbart fem olyckor registrerats.



Alla olyckor



2 612 olyckor

2 612 trafikolyckor registrerades under 2020.



2 584 skadade 4 omkomna

2 588 trafikanters skadades eller omkom under 2020. Det är en minskning med 29 procent jämfört med 2019.



Vanligaste olyckorna

De tre vanligaste olyckstyperna är fallolycka, singelolycka med cykel samt upphinnandeolycka. Tillsammans utgör de 57 procent av alla olyckor som inträffade 2020.



70% lindrigt skadade

70 procent av de skadade uppges ha skadats lindrigt, dvs skador som blåmärken, skrapår, mindre skärsår och sträckning.



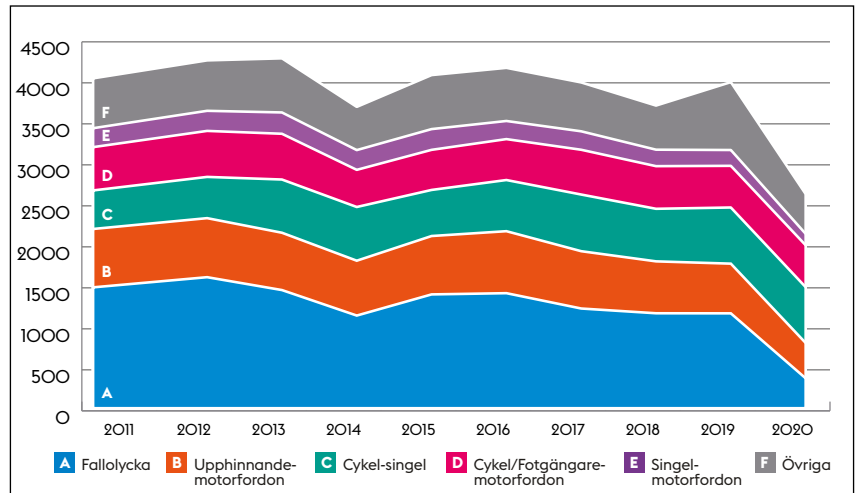
41% cyklister

Den mest olycksdrabbade trafikantgruppen var cyklister, vilka stod för 41 procent av samtliga skadade och omkomna under 2020.



26% singelolyckor med cykel

Singelolyckan med cykel var den i särklass vanligaste olyckan och stod för 26 procent av samtliga trafikolyckor under 2020.



Trafikolyckor fördelat per olyckskategori oavsett skadegrad, Stockholms stad 2011–2020. Källa: STRADA olyckor.

Övrigt ökar

Övrigtkategorin har under 2011–2018 legat på ett årligt genomsnitt om 82 trafikolyckor. Under 2019 låg antalet på 269, en ökning med 230 procent jämfört med året innan. Denna ökning beror på att elsparkcyklarna introducerades på Stockholms gator som ett hyr-alternativ under hösten 2018.

Transportsättet har inte tidigare funnits i någon större omfattning och har väckt debatt och orsakat nya typer av olyckor och tillbud i trafikmiljön. Eftersom elsparkcyklar ännu inte är ett trafikantslag i STRADA har olyckor med dessa i huvudsak registrerats som Övrigt-olyckor, men även i stor omfattning som fallolyckor och cykel singel. Under 2020 var antalet övrigt-olyckor 111 stycken, varav 66 procent kan relateras till elsparkcyklar.

2020 – ett år i pandemins tecken

Under 2020 minskade antalet olyckor drastiskt med en tredjedel jämfört med 2019. Den totala minskningen beror i huvudsak på att den annars i särklass vanligaste trafikolyckan – fallolyckan – minskade med 68 procent.

År 2020 var ett extraordinärt år på många sätt, och minskningen av inrapporterade fallolyckor kan bäst förklaras med en kombination av en mild vinter och pandemins följd effekter med färre människor ute på gator och torg, minskad benägenhet att söka vård för lättare skador samt en hårt ansatt sjukhus personal med minskade rapporteringsmöjligheter.



Omkomna



4 omkomna

Fyra personer omkom under 2020, vilket är lägre än genomsnittet de senaste tio åren.



92 omkomna 2011–2020

Under de senaste tio åren har 92 personer omkommit i stockholmstrafiken.



39% fotgängare i kollision med motorfordon

I fyra av tio dödsolycksfall har den omkomne varit en fotgängare som blivit påkörd av ett motorfordon.



50% fotgängare

Hälften av alla som omkom i en trafikolycka de senaste tio åren har varit fotgängare.



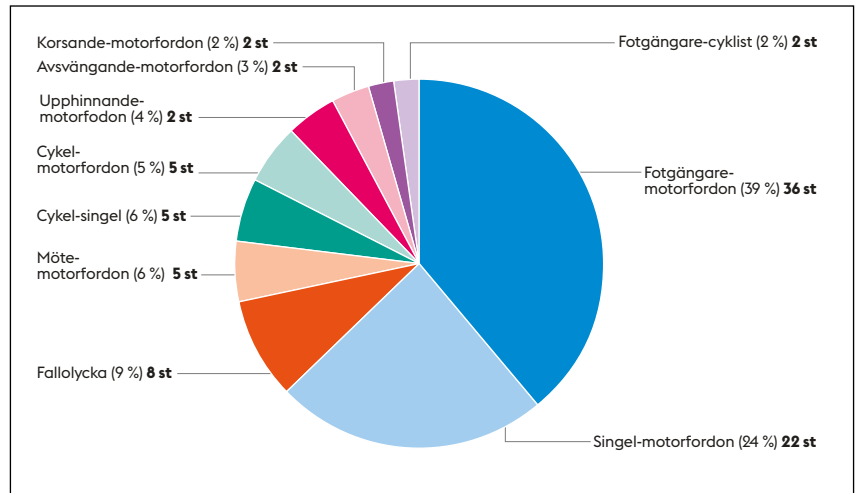
29% kvinnor 71% män

En klar majoritet av de som omkom till följd av en trafikolycka i Stockholm har varit män.



41% 65 år eller äldre

41 procent av de som omkom i trafikolyckor under åren 2011–2020 var 65 år eller äldre. Av dem var 42 procent kvinnor och 58 procent män.



Antalet omkomna fördelat på olyckstyp inklusive icke officiell statistik, Stockholms stad 2011–2020. Källa: STRADA personer.

Påkörda fotgängare

41 procent av alla som omkom under perioden 2011–2020 var fotgängare som blivit påkörda. Av dessa hade 36 personer blivit påkörda av ett motorfordon och två av en cykel. Olyckstypen fotgängare i kollision med motorfordon är den vanligaste dödsorsaken i trafikolycksstatistiken, och orsakade två dödsfall under 2020.

Sjukdomsfall och självmord

Av alla som omkom i stockholmstrafiken under de senaste tio åren räknas 24 procent (22 dödsfall) inte med i den nationella officiella olycksstatistiken. Dessa fall räknas i stället till den så kallade icke-officiella olycksstatistiken eftersom trafikolyckan skett under omständigheter som suicid, sjukdomsfall, brott eller fallolycka. Fallolyckor klassas per definition inte som en trafikolycka eftersom inget fordon är inblandat.

Denna rapport inkluderar alla omkomna i trafikolyckor oavsett orsak, med undantag från terrorattentatet på Drottninggatan år 2017 som inte redovisas av Transportstyrelsen. Under 2020 klassades samtliga dödsolyckor som officiell statistik.

Regelöverträdelser

Många olyckor med dödlig utgång sker i samband med regelöverträdelser, t ex höga hastigheter, utan bälte eller med påverkan/inverkan av alkohol och/eller droger. Trafikverket har i sina djupstudier konstaterat påverkan/inverkan av alkohol och/eller droger i en femtedel av alla stadens dödsolyckor under de senaste tio åren.



Allvarligt skadade



60 personer

Under 2020 skadades 60 personer allvarligt i trafikrelaterade olyckor. Det är en minskning med sju personer jämfört med 2019.



35% cykel singelolyckor

Majoriteten, 35 procent, av de som ådrog sig allvarliga skador i en trafikolycka under 2020 var med om en singelolycka med cykel. Tidigare år har fallolyckorna dominerat.



3% allvarliga olyckor

De allvarligt skadade utgör två procent av alla som skadades år 2020. Vanliga skador är höft-frakturer, skallskador samt frakturer på bröstorg.



Hälften cyklister

53 procent av de som skadades allvarligt under 2020 var cyklister. Tidigare år har fotgängarna varit i majoritet.



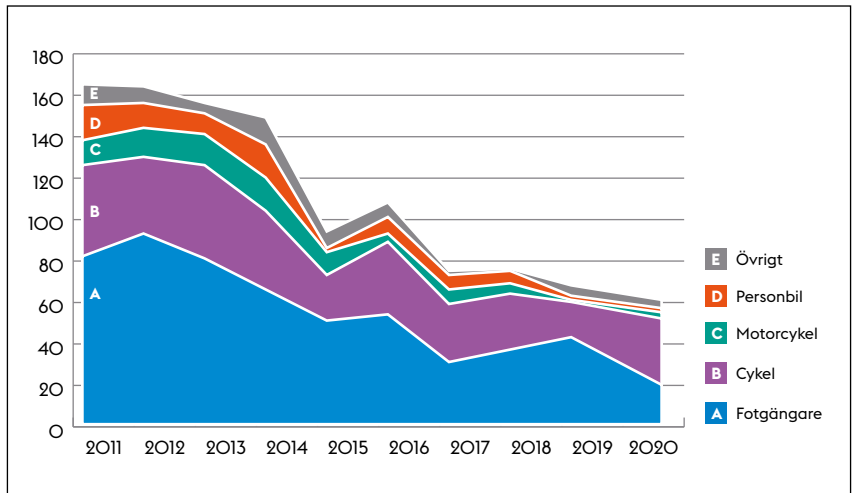
45% äldre

45 procent av de allvarligt skadade var 65 år eller äldre. 15 procent av befolkningen i Stockholms stad är 65 år eller äldre.



65% män

Majoriteten av de som skadats allvarligt i en trafikolycka är män. År 2020 var andelen 65 procent män och 35 procent kvinnor.



Antalet allvarligt skadade fördelat på trafikantgrupp, Stockholms stad 2011–2020. Källa: STRADA personer.

Fallolyckor

Under de senaste tio åren har fallolyckorna med fotgängare varit i majoritet när personer skadats allvarligt i stockholmstrafiken. Under 2020 minskade de inrapporterade fallolyckorna i sin helhet med 68 procent jämfört med 2019. Antalet fotgängare som skadats allvarligt i en fallolycka under 2020 var 16 personer, vilket motsvarar en minskning på 58 procent jämfört med året innan. I tre av fem fall är det en kvinna som skadats.

Cykel singel

Under 2020 var cykelsingelolyckan den vanligaste olyckstypen bland de allvarligt skadade i Stockholm, vilket är första gången på tio år. Detta beror inte på att cykelolyckorna har ökat, utan på att fallolyckorna minskat drastiskt. Under 2020 skadades 21 cyklister allvarligt i en singelolycka med cykel vilket är i linje med ett tioårs-snitt. I tre av fyra olyckor är den olycksdrabbade en man.

Olyckor med elsparkcykel

Sju personer skadades allvarligt under 2020 i en trafikolycka där en elsparkcykel varit involverad. I alla utom ett fall har de skadade färdats med en elsparkcykel, och i det enskilda fallet handlar det om en fotgängare som snubblat på en elsparkcykel. Sedan utlysningen av elsparkcyklar startade hösten 2018 har totalt 14 allvarliga olyckor inträffat, varav den vanligaste anledningen varit att föraren kört på en kant, ett föremål eller i en grop.



Ålder



41% medelålders

Åldersgruppen 40–64 år står för 41 procent av alla trafikolycks-skadade under åren 2011–2020.



43% fallolyckor

Vanligaste olyckan bland medelålders (40–64 år) är fallolyckor. Under de senaste tio åren har 43 procent av dem skadats i en sådan.



6% barn

Under 2020 skadades 165 barn (0–15 år) i en trafikolycka, dvs sex procent av samtliga skadade. 86 procent av barnen skadades lindrigt, inga barn omkom eller skadades allvarligt.



Cykel vanligast

Barn skadas oftast i en singelolycka med cykel. Under perioden 2011–2020 har 42 procent av de barn som skadats i trafiken varit cyklister.



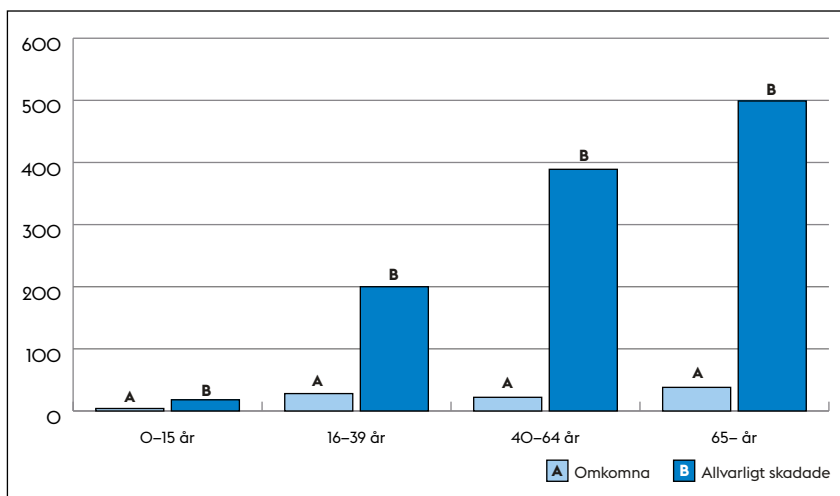
12% äldre

Äldre (65 år–) motsvarar enbart tolv procent av alla trafikolycks-skadade, men är de som omkommer och skadas allvarligast i störst utsträckning.



26% upphinnande-olyckor

Den vanligaste trafikolyckan bland skadade i åldersgruppen 16–39 år är upphinnandeolyckan. 26 procent av dem har varit med i en sådan olycka.



Antal omkomna och allvarligt skadade trafikanter per åldersgrupp, Stockholms stad 2011–2020. Källa: STRADA personer.

Barn i trafikolyckor

Barn (0–15 år) utgör 18 procent av Stockholms invånare och står för sex procent av alla som skadats i trafiken de senaste tio åren, vilket gör dem till den minst förekommande åldersgruppen i statistiken. Vanligaste olyckan är singelolycka med cykel, vilket också är den olyckstyp där barn oftast skadats allvarligt.

Under de senaste tio åren har barn stått för två procent (28 personer) av de allvarligt skadade och fyra procent (fyra personer) av de omkomna i trafikolyckor i Stockholm. Inga barn omkom under 2020. Barns säkerhet i trafiken är högprioriterat och varje år utför trafikkontoret omfattande trafiksäkerhetsåtgärder vid tre till sex skolor samt mindre åtgärder vid ett flertal andra skolor.

Äldre i trafikolyckor

Under 2011–2020 har den äldre åldersgruppen (65 år –) stått för enbart 16 procent av de skadade i trafiken, men är i majoritet (45 procent) bland omkomna och allvarligt skadade. Vanligaste dödsorsaken är att de blivit påkörda av ett motorfordon i egenskap av fotgängare.

Tvärtemot vad många tror är äldre inte överrepresenterade i statistiken bland fallolyckor, däremot är de i absolut majoritet av de som skadas allvarlig i en sådan (tre av fyra). Sett till risken (per rest km) att falla och skada sig är den ändå 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 kan förklaras med de bättre fysiska förutsättningar som åldern ger dem.



Kön

♂ 1 390 män

År 2020 skadades 1 390 män, varav tre omkom, i trafikolyckor i Stockholm.



Upphinnande-olyckor

Den vanligaste olyckstypen bland män är upphinnandeolyckor, när ett eller flera motorfordon kör in i framförvarande fordon.



♀ 1 193 kvinnor

Under 2020 skadades 1 193 kvinnor, varav en omkom, till följd av trafikolyckor.



Fallolyckor

Den vanligaste trafikolyckstypen bland kvinnor är fallolyckor. I två av fem olyckor där en kvinna skadats har det varit en fallolycka.



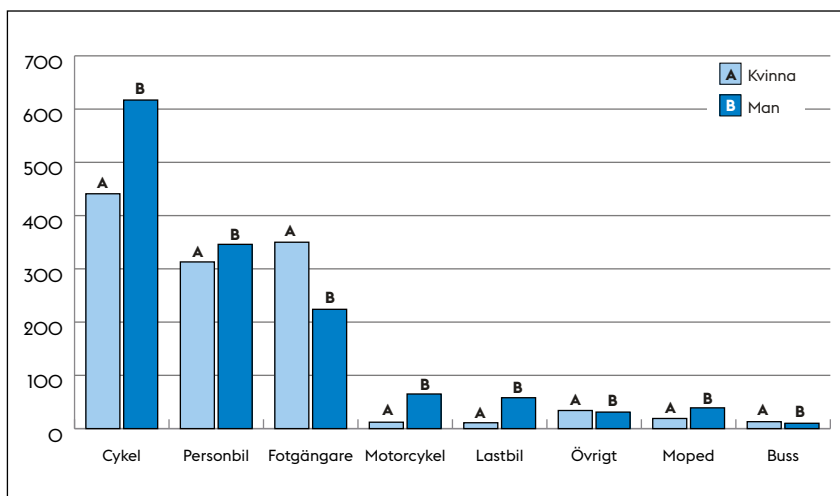
50% män 50% kvinnor

Lika många män som kvinnor skadas i Stockholmstrafiken, men olycksbilden ser olika ut. Detta beror på att män och kvinnors resvanor, beteenden och förut-sättningar skiljer sig åt i vissa avseenden.



71% omkomna män

Män är överrepresenterade bland de som omkommer till följd av en trafikolycka. Under de senaste tio åren har 71 procent av de omkomna varit män.



Antal skadade och omkomna kvinnor och män fördelat per trafikantkategori, Stockholm stad 2020. Källa: STRADA personer.

Kvinnor faller illa

Under 2020 var majoriteten, 37 procent, av de kvinnor som skadades i en trafikolycka cyklister, men sett till de senaste tio åren har hälften varit fotgängare och den vanligaste olyckstypen varit fallolyckor.

Att kvinnor i så stor utsträckning skadas i just fallolyckor kan förklaras med att de exponeras mer för risken eftersom de går mer¹ och har en högre skaderisk när olyckan väl är framme jämfört med män.

Män överrepresenterade i dödsstatistiken

Under 2020 var 44 procent av de skadade männen cyklister och 25 procent bilister. Under perioden 2011–2020 stod männen för 57 procent av de skadade cyklisterna och bilisterna i Stockholm, vilket står i proportion till deras cyklande och bilåkande.

I 70 procent av de senaste tio årens dödsolyckor är den omkomne en man och vanligaste olyckan är påkörning av motorfordon. Vanligaste åldersgruppen bland män som omkommer är 25–34 år, för kvinnor är den 75 år eller äldre. Mäns överrepresentation i dödsstatistiken kan förklaras med att de generellt tar större risker i trafiken.²

¹ Enligt Stockholms läns senaste (2019) resvaneundersökning står kvinnor för 56 % av alla resor som görs till fots med start eller mål inom staden.

² Masculinity at risk, Ulf Mellström och Mathias Ericson (2014).



Fotgängarolyckor

604 fotgängarolyckor

Under 2020 registrerades 604 fotgängarolyckor. Det är en drastisk olycksminskning med 59 procent jämfört med 2019.

60% fallolyckor

Fallolyckan är stadens vanligaste fotgängarolycka och stod för 60 procent av stadens fotgängarolyckor under 2020. Under 2015–2019 var andelen 80 procent.

22% fotgängare

Under 2020 stod andelen fotgängare för 22 procent av samtliga skadade. Detta kan jämföras med femårsnittet på 37 procent under 2015–2019.

574 fotgängare

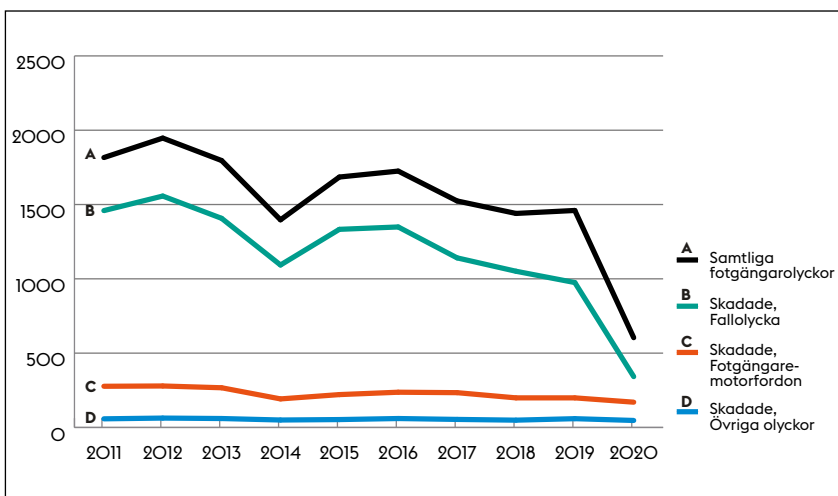
År 2020 skadades 574 fotgängare i Stockholms trafikmiljö, 54 procent färre jämfört med 2019.

2 omkomna

Två fotgängare omkom under 2020. Under 2011–2020 har 46 fotgängare förolyckats i en trafikolycka, dvs hälften av alla omkomna under perioden.

50% av de mest skadade

Under åren 2011–2020 har fotgängarna stått för hälften av alla allvarligt skadade, varav de flesta skadats i en fallolycka.



Totalt antal fotgängarolyckor samt antal skadade och omkomna fotgängare fördelat per olyckskategori, Stockholm stad 2011–2020. Källa: STRADA.

Not. I kategorin Övrigt ingår skadade i olyckstyperna Fotgängare-cykelist, Fotgängare-moped och Fotgängare-fotgängare.

Fallolyckor

Fallolyckorna är den i särklass vanligaste trafikolyckan i Stockholm. Under åren 2011–2020 har fallolyckorna stått för en tredjedel av alla trafikolyckor, men under 2020 var andelen enbart 14 procent. Den markanta minskningen förklaras som en kombination av mild vinter och att pandemin minskade dels liv och rörelse ute på gator och torg men också sjukvårdens inrapporteringskapacitet. I genomsnitt skadas 1 260 personer i fallolyckor i Stockholm, men under 2020 var antalet inrapporterade enbart 365. Fallolyckorna drabbar oftare kvinnor, vilka står för 70 procent av de skadade. Under de senaste tio åren har åtta fotgängare omkommit i en fallolycka.

Fotgängare i kollision med motorfordon

Under 2020 omkom två fotgängare och 168 fotgängare skadades, varav 2 allvarligt efter att ha varit i kollision med ett motorfordon. 83 procent av de skadade fotgängarna skadades lindrigt. Fotgängare som blir påkörda av ett motorfordon är den vanligaste dödsorsaken, och står för 39 procent av alla dödsfall i trafiken de senaste tio åren. 36 fotgängare omkom under perioden 2011–2020.

Fotgängare i kollision med cyklist

Under 2020 inträffade 50 olyckor mellan fotgängare och cyklist, vilket utgör två procent av alla stadens trafikolyckor. I dessa skadades 34 fotgängare varav 81 procent lindrigt och 15 procent måttligt. Under 2011–2020 har två fotgängare omkommit och 25 fotgängare skadats allvarligt i kollision med cyklist.



Cykelolyckor



1 168 cykelolyckor

Under 2020 registrerades 1 168 cykelolyckor, två procent färre än 2019. Cykelolyckorna utgjorde 45 procent av alla olyckor 2020.



58% singelolyckor

Cykel singel är den vanligaste cykelolyckan och stod för 58 procent av cykelolyckorna år 2020 och 36 procent av de allvarliga trafikolyckorna.



1 omkommen

Under 2020 omkom fyra personer till följd av trafikolycka, varav en var en cyklist som förolyckats i en singelolycka.



536

elsparkcykelolyckor

Sedan uthyrningen av elsparkcyklar startade under hösten 2018 har 536 olyckor där elsparkcyklar varit inblandade inträffat.



1 058 skadade

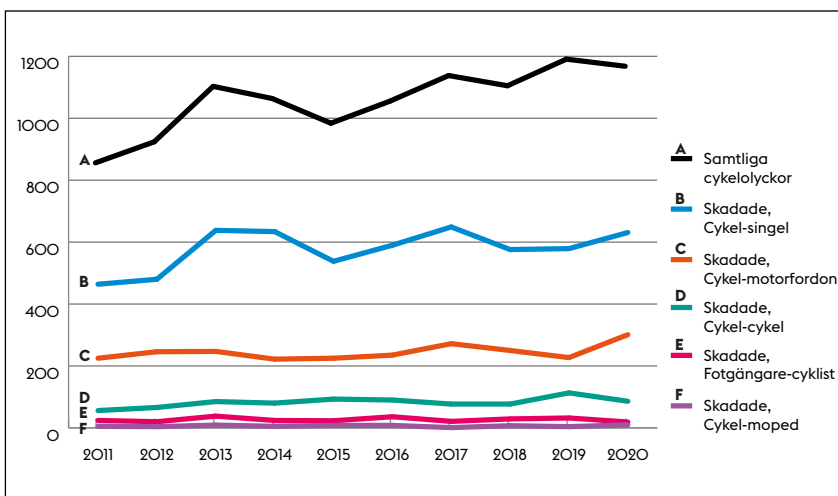
Under 2020 skadades 1 058 cyklister, varav 68 procent lindrigt.



70%

april–september

Cyklandet och därmed även cykelolyckor är starkt säsongsbetonat. 70 procent av stadens senaste tio års cykelolyckor har inträffat under andra och fjärde kvartalet.



Totalt antal cykelolyckor samt antal skadade och omkomna cyklister fördelat per skadegrad, Stockholm stad 2011–2020. Källa: STRADA

Cykel singel

Under 2020 rapporterades 681 singelolyckor med cykel, vilket gjorde olyckan till den vanligaste olyckstypen i Stockholm. Totalt skadades 1 059 personer i en singelolycka, varav en omkom. Cykel singelolyckor har under de senaste tio åren alltid varit en av de tre vanligaste olyckskategorierna, men aldrig den enskilt vanligaste. Antalet singelolyckstillfällen bland cyklister har dock inte ökat, utan ligger på samma nivå som under tidigare år, snarare handlar det om en märkbar minskning av antalet inrapporterade fallolyckor och upphinnandeolyckor.

Elsparkcyklar

Olyckor med elsparkcyklar har ökat markant sedan uthyrningen av dessa introducerades i Stockholm under hösten 2018. Under åren 2018–2020 har 536 olyckor rapporterats in för detta transportslag, dessförinnan har enbart en olycka registrerats. I dessa olyckor skadades 501 personer, varav tre procent allvarligt. Ingen i Stockholm har omkommit till följd av en elsparkcykelolycka.

En elsparkcykel klassas som cykel förutsatt att den inte går fortare än 20 km/tim och har en motorstyrka på max 250 watt. Trafikolyckor med elsparkcykel har inte en egen olycks- eller trafikantkategori i STRADA, utan måste sökas ut med hjälp av fritext och är idag en delmängd av andra olycks kategorier. Hälften av elsparkcykelolyckorna har registrerats som Övrigt-olyckor, och en fjärdedel som fotgängarolyckor.



Motorfordonsolyckor



1 305 motorfordonsolyckor

Under 2020 registrerades 1 305 olyckor där ett motorfordon varit inblandat. Det är en minskning med 21 procent jämfört med 2019.



17% upphinnandeolyckor

Upphinnandeolyckan är den vanligaste olyckstypen när motorfordon är inblandade och stod för 17 procent av stadens trafikolyckor år 2020.



34% på eller i motorfordon

Under 2020 skadades 890 personer i samband med en motorfordonsolycka, vilket utgör 34 procent av de skadade och omkomna.



77% bilister

Av samtliga skadade i en motorfordonsolycka var 77 procent bilister, 663 personer.



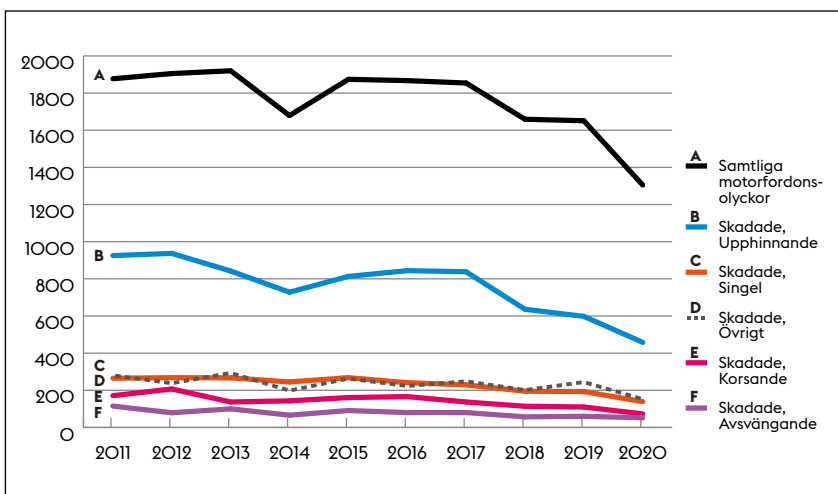
1 omkommen

Under 2020 omkom en bilist till följd av en trafikolycka i en korsningssituation.



61% män

Bland de skadade i eller på ett motorfordon var 61 procent män och 39 procent kvinnor.



Totalt antal motorfordonsolyckor samt antal skadade och omkomna personer i/på ett motorfordon fördelat per olyckskategori, Stockholm stad 2011–2020. Källa: STRADA.

Upphinnandeolyckor

En upphinnandeolycka är när ett eller flera motorfordon kör in i ett framförvarande fordon. Skadenivån är låg vid dessa olyckor, och under de senaste tio åren har 98 procent av de som varit med i en upphinnandeolycka skadats lindrigt eller inte alls.

Under 2020 var upphinnandeolyckorna med motorfordon den näst vanligaste olyckstypen i Stockholm, 458 personer skadades och majoriteten (89 procent) av dessa var bilister. De senaste tio åren har de olyckorna stått för hälften av alla som skadats när de suttit i eller på ett motorfordon och en femtedel av samtliga trafikolycksskadade. Under åren 2011–2020 har fyra personer omkommit i en upphinnandeolycka, senast år 2018.

Singelolyckor

Singelolyckor med motorfordon är den näst vanligaste dödsolyckan i Stockholm. Under åren 2011–2020 har 22 personer omkommit i sådana olyckor varav 14 färdades med bil, åtta med motorcykel och en med lastbil. Under 2020 omkom ingen i en motorsingelolycka.

Singelolyckor med motorfordon är vanligt förekommande i den inofficiella dödsstatistiken – när olyckan berott på sjukdomsförlopp, brott eller suicid. De senaste tio åren har en tredjedel av alla stadens singelolyckor med motorfordon och dödlig utgång klassats som inofficiell statistik.



Trafiksäkerhetsprogrammet 2010–2020



Övergripande mål

40 procent färre omkomna och svårt skadade år 2020 jämfört med snittet för åren 2006–2009.



Omkomna

Trafiksäkerhetsprogrammets mål för antalet omkomna år 2020 var högst sex personer. År 2020 hade fyra personer omkommit till följd av en trafikolycka.



Svårt skadade

Målet för 2020 var högst 160 svårt skadade personer i Stockholms trafikolyckor. Under 2020 rapporterade polisen in 91 personer som svårt skadade.



45 % fotgängare

Majoriteten, 45 procent av de omkomna under åren 2010–2020 var fotgängare.



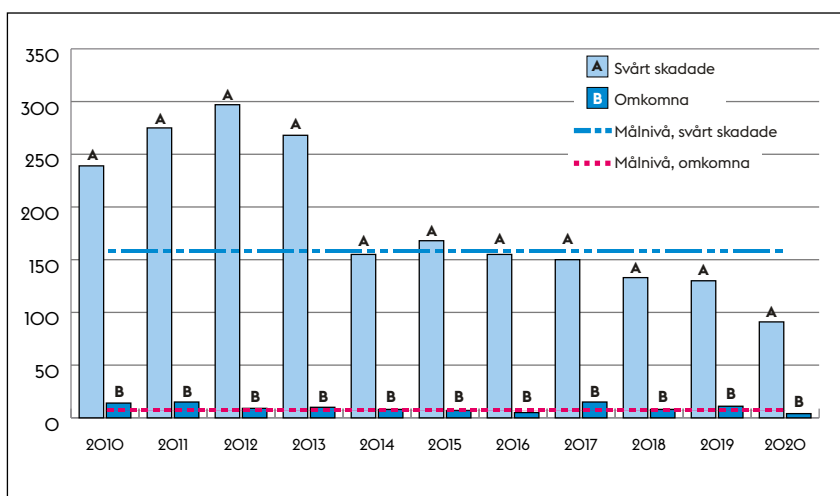
21 % fotgängare i kollision med motorfordon

Fotgängare i kollision med motorfordon var den vanligaste olyckan och stod för 21 procent av svårt skadade under åren 2010–2020.



34 % i personbil

Enligt polisens rapportering är den mest olycksdrabbade trafikantgruppen bilisterna, vilka står för 34 procent av samtliga svårt skadade under perioden 2010–2020.



Antalet svårt skadade och omkomna jämfört med målnivå, Stockholms stad 2010–2020, Källa: STRADA. Notera att statistiken och målnivån för omkomna innefattar ej officiell statistik.

Skillnad mellan svårt och allvarligt skadade

Stadens nuvarande trafiksäkerhetsprogram togs fram 2010, innan STRADA hade fullskalig olycksrapportering från akutsjukhusen. Det övergripande målet för år 2020 sattes utifrån då tillgänglig trafikolycksstatistik, statistik över svårt skadade, som rapporteras in av polis. Exempelvis rapporterar polisen aldrig in fallolyckor, som är vanligast bland de som skadas allvarligt. Polisen har dessutom inte sjukvårdens medicinska bakgrundskunskap utan bedömer skadegraden efter vad de ser på plats, vilket förklarar att 2 074 personer rapporterades som svårt skadade och 1 258 personer som allvarligt skadade under perioden 2010–2020.

Idag utgår trafikkontoret från statistiken över allvarligt skadade, som är en sammanvägning mellan sjukhus och polis där sjukvården har överslagsröst i skadebedömningen. Nytt trafiksäkerhetsprogram antas beslutas under 2022.

Samtliga mål för 2020 uppnådda

Kontoret konstaterar att det övergripande målet har nåtts, men att målet har grundats på en inte alltför tillförlitlig statistik i avseende på de svårt skadade. Statistiken för omkomna är dock statistiskt säkerställd.

Trafiksäkerhetsprogrammets övergripande mål till 2020 var en minskning med 40 procent av antalet dödade och skadade personer i polisrapporterade trafikolyckor. I absoluta tal innebar detta att polisens statistik som högst fick omfatta 158 svårt skadade och sju omkomna år 2020. Under 2020 rapporterade polisen in 91 svårt skadade och fyra omkomna till STRADA.



