

Handläggare
Ellen Taavo
08-508 26 293**Till**
Trafiknämnden
2021-12-16

Trafikolyckor 2020. En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen. Lägesrapport

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner lägesrapporten om trafikolycksutvecklingen i Stockholm 2020.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefRobin Billsjö
Tf Enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret sammanställer årligen en rapport som sammanfattar utvecklingen av trafikolyckorna inom Stockholms stad. Detta tjänsteutlåtande innehåller en sammanfattning av Stockholms stads olycksrapport för 2020 – se bilaga 1.

Statistiken som används och analyseras i rapporten baseras på data som finns i Transportstyrelsens rapporteringsdatabas för trafikolyckor, STRADA¹. STRADA samlar uppgifter från både polis och sjukhus. De senare årens förändringar inom t ex rutiner för rapportering och arbetsbelastning har medfört att statistiken ibland kan vara missvisande och svåranalyserad. För dödsolyckorna är däremot den statistiska kvaliteten säkerställd.

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 medan 60 personer skadades allvarligt.

Under 2020 minskade antalet olyckor drastiskt vilket i huvudsak beror på att antalet inrapporterade fallolyckor minskade med 68 procent. Pandemiåret 2020 var ett extraordinärt år på många sätt. Minskningen kan förklaras med en kombination av en mild vinter, färre människor ute på gator och torg samt 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, singelolyckor med cykel samt upphinnandeolyckor med motorfordon (olyckor där motorfordon kört in i framförvarande fordon). Den största skillnaden jämfört med tidigare år är att den vanligaste olyckan år 2020 var singelolyckor för cykel och inte fallolyckor. Detta är inte ett trendbrott utan en avvikelser som beror på att fallolyckorna och upphinnandeolyckorna minskade, medan cykelsingelolyckorna låg kvar på liknande nivåer som tidigare år. Under åren 2019 och 2020 rapporterades totalt 532 olyckor där elsparkcyklar förekommit.

De mest förekommande trafikanterna i olycksstatistiken var cyklister som 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).

Stockholms vanligaste dödsolycka är fotgängare i kollision med motorfordon. Hälften av de personer som omkommit till följd av en trafikolycka under de senaste tio åren har varit fotgängare.

Kontoret konstaterar att Trafiksäkerhetsprogrammets övergripande mål om antal omkomna och svårt skadade till 2020 har nåtts, men att statistiken för svårt skadade inte är tillförlitlig då den enbart bygger på polisrapporter.

Bakgrund

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 Stockholm stads trafikkontor ut en årlig återkommande rapport som sammanfattar utvecklingen av trafikolyckorna inom Stockholms stad. Detta tjänsteutlåtande innehåller en sammanfattning av Stockholms stads olycksrapport för 2020 – se bilaga 1.

Analyserna av olycksutvecklingen är geografiskt avgränsade till Stockholms stad, men inkluderar samtliga olyckor oavsett kommunal eller statlig väg. Statistiken som används och analyseras i rapporten är hämtad från Transportstyrelsens rapporteringsdatabas för trafikolyckor, STRADA. Då databasen och indatakällorna har förändrats och utvecklats under åren kan statistiken vara missvisande och svåranalyserad i vissa avseenden och perioder. Därför är det viktigt att vara försiktig med att dra långtgående slutsatser då det verkliga antalet olyckor kan vara högre än vad statistiken redovisar. För dödsolyckorna är däremot antalet säkerställt.

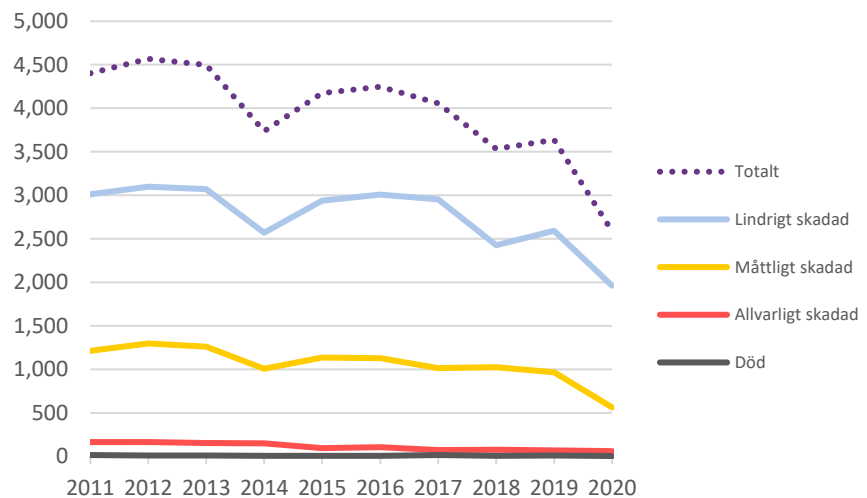
Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets redogörelse

Samtliga skadade i trafiken

Under 2020 registrerades totalt 2 612 trafikolyckor inom Stockholms stad. I dessa olyckor skadades 2 588 personer, se **Figur 1**, varav fyra omkom. Majoriteten av de som skadades ådrog sig lindriga skador medan 60 personer skadades allvarligt.

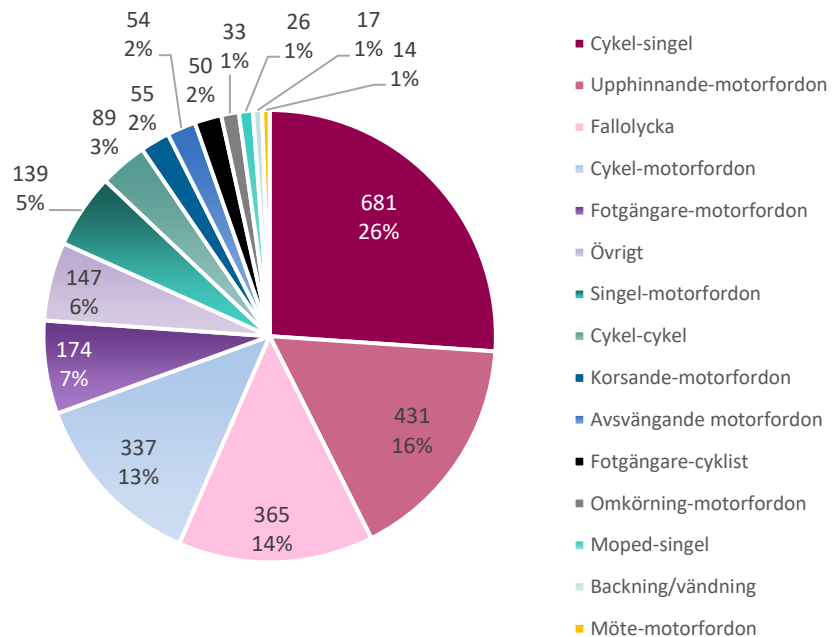


Figur 1. Fördelning av samtliga skadade i trafikolyckor per allvarlighetsgrad, Stockholms stad, 2020. Källa: STRADA personer

Under 2020 minskade antalet olyckor 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 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.

Vanligaste trafikolyckorna

Liksom tidigare år är de tre vanligaste olyckstyperna fallolyckor (fotgängare som fallit, snubblat eller halkat), singelolyckor med cykel samt upphinnandeolyckor med motorfordon (olyckor där motorfordon kört in i framförvarande fordon). Den största skillnaden jämfört med tidigare år är att den vanligaste olyckan år 2020 var cykel singel och inte fallolycka, se **Error! Reference source not found.** Detta är inte ett trendbrott utan en förmodad tillfällig avvikelse som beror på att fallolyckorna och upphinnandeolyckorna minskade, medan cykelsingelolyckorna låg kvar på liknande nivåer som tidigare år.



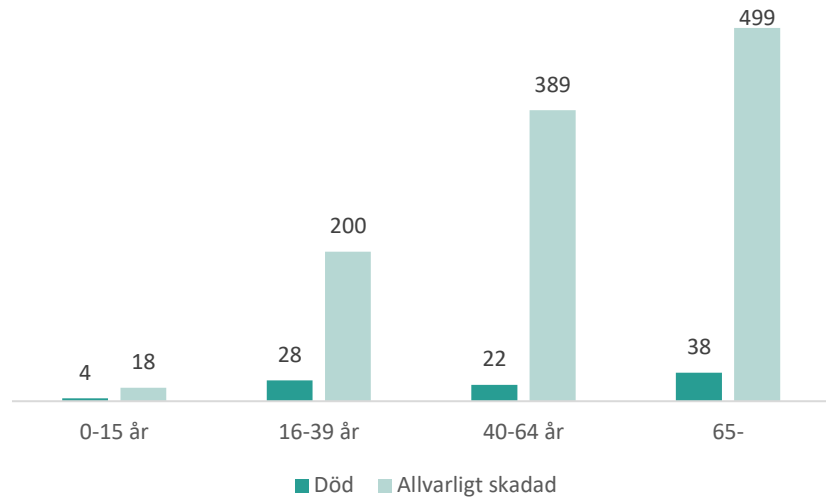
Figur 2. Fördelning av samtliga trafikolyckor per trafikantkategori oavsett skadegrad, Stockholms stad, 2020. Källa: STRADA olyckor

Under 2020 stod fallolyckor för 60 procent av alla fotgängarolyckor. Singelolyckor med cykel stod för 58 procent av alla cykelolyckor och upphinnandeolyckor för 33 procent av alla motorfordonsolyckor.

De olycksdrabbade

De mest olycksdrabbade trafikanterna var cyklisterna, vilka oftast skadats i en singelolycka. Cyklisterna utgjorde 41 procent av samtliga skadade och omkomna under 2020 och stod för 53 procent av årets samtliga allvarligt skadade. Under tidigare år har fotgängarna undantagslöst varit den mest olycksdrabbade trafikantkategorin, men under 2020 stod de för en tredjedel av alla skadade (32 procent). Vanligaste olyckan bland fotgängarna är fallolyckor.

Sex procent av de skadade under 2020 var barn (0-15 år), se **Figur 3**. 80 procent av barnen fick lindriga skador, ingen skadades allvarligt eller omkom. Vanligaste olyckan är cykel singelolycka, vilket också är den olyckstyp i vilken barn oftast skadats allvarligt.



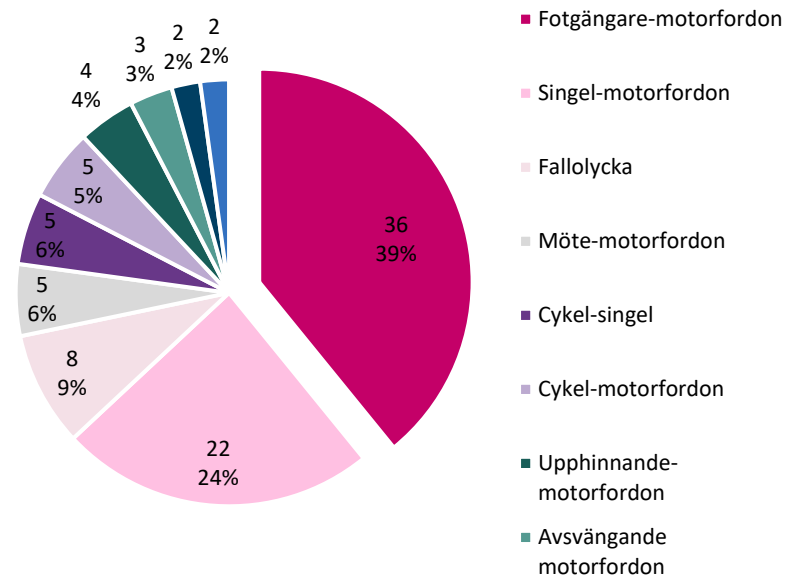
Figur 3. Antal omkomna och allvarligt skadade trafikanter per åldersgrupp, Stockholms stad 2011-2020. Källa: STRADA personer

De äldre (65 år och äldre) motsvarar enbart 16 procent av alla skadade i trafiken under åren 2011-2020, men är i majoritet bland omkomna och allvarligt skadade. Under 2020 stod de för 43 procent av de allvarligt trafikskadade. Den absolut vanligaste olyckan bland äldre är fallolyckan.

Omkomna

Under 2020 omkom fyra personer i trafikrelaterade olyckor i Stockholms stad. Bland dessa var två fotgängare, en bilist och en cyklist. Ingen av de omkomna var under 18 år.

Den vanligaste trafikantkategorin bland de omkomna är historiskt sett fotgängare. Under de senaste tio åren har hälften av alla som omkommit till följd av en trafikolycka i Stockholm varit fotgängare, se **Figur 4**. Den vanligaste dödsolyckan är fotgängare i kollision med motorfordon. Under perioden 2011-2020 har dessa olyckor stått för 39 procent av stadens trafikolyckor med dödlig utgång.

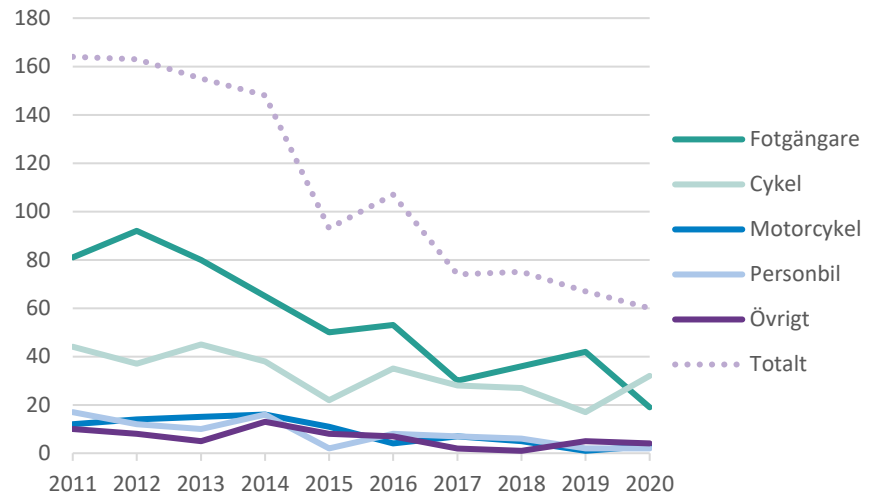


Figur 4. Antalet omkomna fördelat på olyckstyp, Stockholms stad 2011-2020.
 Källa: STRADA personer

Den mest olycksdrabbade åldersgruppen är trafikanter i pensionsåldern, dvs. 65 år och äldre. De har stått för 41 procent av samtliga som förolyckats i en trafikolycka under de senaste tio åren.

Allvarligt skadade

År 2020 rapporterades 60 allvarligt skadade personer i Stockholms-trafiken, se **Figur 5**. Cyklisterna stod för den största andelen (53 procent), vilket inte beror på att fler cyklister skadades under året utan på att antalet allvarligt skadade fotgängare minskat. Under de senaste tio åren har fotgängarna varit i majoritet och stått för hälften av de allvarligt skadade, bortsett från 2020 då antalet fallolyckor minskade markant.



Figur 5. Antalet allvarligt skadade trafikanter fördelat per trafikantgrupp, Stockholms stad 2011-2020. Källa: STRADA

Not. I trafikantgruppen Övrigt ingår moped, buss, lastbil och övrigt.

Antalet allvarligt skadade har minskat kraftigt sedan 2014 vilket främst antas bero på en försvårande regeländring kring sjukvårdens rapportering av trafikskadade till STRADA. Tidigare har alla som sökt vård efter en trafikolycka kunnat rapporteras in till STRADA av sjukhuspersonalen, men från och med 2015 krävs ett aktivt medgivande från patienten för registrering, vilket inneburit att de med allvarliga skador inte kunnat tillfrågas vid olyckstillfället och senare varit svåra att fånga upp i statistiken.

Elsparkecyklar

Elsparkecyklar började hyras ut i Stockholm under hösten 2018 och var dessförinnan inte ett vanligt inslag i trafikmiljön. Innan den kommersiella uthyrningen påbörjades fanns enbart en elsparkcykelolycka registrerad i STRADA, under perioden 2018-2020 har 536 trafikolyckor rapporterats in. Av dessa klassades 14 olyckor som allvarliga, varav den vanligaste anledningen var att föraren kört på en kant, föremål eller i en grop.

Under 2020 registrerades 228 olyckor där en elsparkcykel varit involverad. I dessa har sju personer skadats allvarligt. I alla utom ett fall har de skadade färdats med en elsparkcykel, och i det enskilda fallet handlar det om en fotgångare som snubblat på en elsparkcykel.

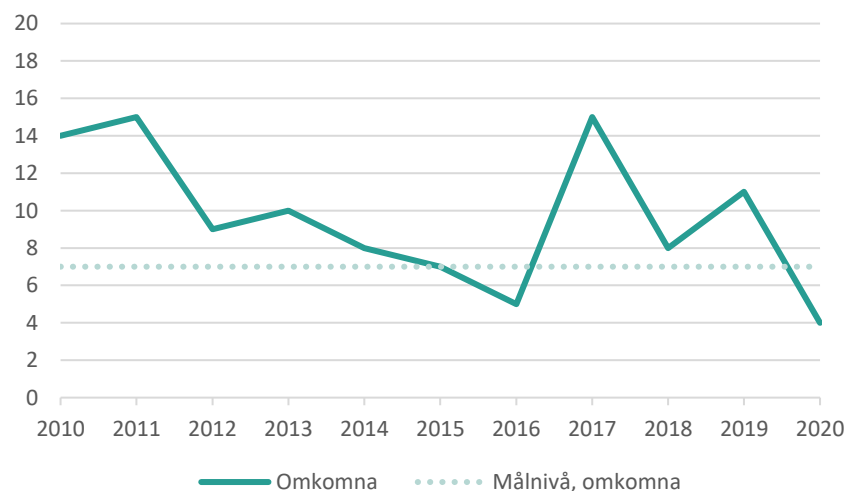
Trafikolyckor med elsparkcykel har inte en egen olycks- eller trafikantkategori i STRADA, utan måste sökas ut med hjälp av fritext och är idag en delmängd av andra olyckskategorier. Olyckor

med elsparkcykel har till stor del registrerats som olyckskategori *Övrigt* men olyckor med elsparkcykel återfinns även bland cykel- och fotgängarolyckorna, vilket gör olyckorna med elsparkcykel svåra att analysera.

Måluppföljning av Trafiksäkerhetsprogrammet 2010-2020

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 år 2020 skulle polisens statistik omfatta högst 158 svårt skadade och 7 omkomna. Under 2020 rapporterade polisen 91 svårt skadade och 4 omkomna. Se stadens utveckling för antalet omkomna i trafikolyckor i Figur 6.



Figur 6. Antal omkomna jämfört med stadens målnivåer för år 2020, Stockholms stad 2010-2020. Källa: STRADA polisrapporterad statistik

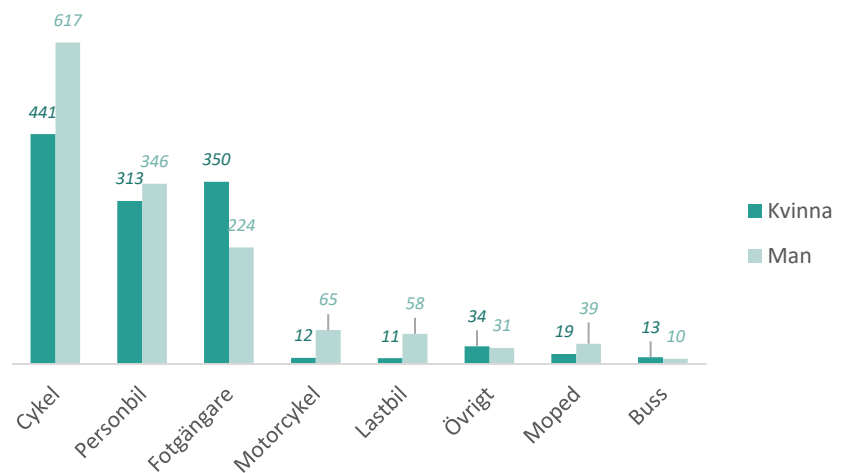
Not. Statistik för omkomna i s.k. icke-officiell statistik är inkluderade.

Kontoret konstaterar att Trafiksäkerhetsprogrammets övergripande mål om antal omkomna och svårt skadade till 2020 har nåtts, men att statistiken för svårt skadade inte är tillförlitlig då den enbart bygger på polisrapporter. För dödsolyckorna är dock den statistiska kvaliteten säkerställd.

Jämställdhetsanalys

Fördelningen mellan män och kvinnor som skadats i Stockholms-trafiken är jämn och har varit det under flera år. Under en tioårsperiod har andelen kvinnor och män utgjort 50 procent vardera av de inrapporterade skadade i STRADA. För 2020 var siffran 46 procent kvinnor och 54 procent män. Fördelningen av befolkningen i Stockholms stad ligger på 50 procent kvinnor och 50 procent män.

Exempelvis skadas kvinnor i högre utsträckning än män i fallolyckor, medan män oftare tenderar att skadas i cykel- och motorfordonsrelaterade trafikolyckor, se **Figur 7**. Skillnaderna beror på att män och kvinnors resvanor, beteenden och förutsättningar skiljer sig åt i vissa avseenden. Enligt Stockholms läns senaste (2019) resvaneundersökning står t.ex. kvinnor för 56 procent av alla resor som görs till fots med start eller mål inom staden.



Figur 7. Antal skadade och omkomna kvinnor och män fördelat per trafikantkategori, Stockholm stad 2020. Källa: STRADA personer

Hälften av alla kvinnor som skadas i trafiken gör det som fotgängare och kvinnorna står för 66 procent av de senaste tio årens skadade fotgängare. Den vanligaste olyckstypen är fallolyckor. I sju av tio fallolyckor är den skadade en kvinna, och det är kvinnor i åldersgruppen 40–64 år som utgör störst andel.

Att just kvinnor drabbas i stor utsträckning och i just fallolyckor beror på att de exponeras mer för risken att drabbas eftersom de går mer och har en högre skaderisk (pga större benägenhet till benskörhet²) när olyckan väl är framme jämfört med män.

Över en tioårsperiod står män för 57 % av de skadade cyklisterna och bilisterna i Stockholm – andelar som står i direkt proportion till deras cyklande och bilåkande.

I 7 av 10 dödsolyckor i trafiken är offret en man och vanligaste orsaken är att denne blivit påkörd av ett motorfordon. Vanligaste

åldersgruppen bland män som omkommer är 25-34 år, bland kvinnor är den 75 år eller äldre.

Mäns överrepresentation i dödsstatistiken kan förklaras med att de generellt tar större risker i trafiken än kvinnor.³ Under den senaste tioårsperioden har antalet omkomna kvinnor i trafiken bara varit fler under ett år - 2011 då ovanligt många kvinnliga fotgängare blev påkörda.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner denna lägesrapport.

Slut

Bilagor

1. Trafikolyckor 2020. En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen