

# Trafikolyckor 2021

En årlig rapport om trafikolycksutvecklingen



## Begrepp & definitioner i rapporten

- **Stockholm/staden** står det ibland i rapporten, med det avses enbart statistik för de trafikolyckor som inträffat inom Stockholms kommun.
- **STRADA** är en förkortning för Swedish Traffic Accident Data Acquisition, som är Transportstyrelsens system för landets alla inrapporterade trafikolyckor. Olyckorna rapporteras in av polis och akutsjukvård. 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 en person som avlidit till följd av en trafikolycka. I denna rapport inkluderas även icke-officiell dödsstatistik, det vill säga olyckor där de som omkommit varit med om en fallolycka eller en olycka som kan kopplas till självmord, brott eller sjukdom.
- **Fallolycka** är i denna rapport en olycka där en fotgängare fallit, snubblat eller halkat i trafikmiljö.
- **Upphinnandeolycka** är en olycka där ett eller flera motorfordon kört in i ett framförvarande fordon.
- **Singelolycka** är olyckor där det enbart rapporterats in ett fordon (till exempel en cykel eller en personbil) eller en fotgängare (fallolycka).
- **Cykelolycka** är en olycka med cykel. Som cykel räknas förutom den traditionella cykeln också till exempel elcykel, eldriven rullstol och eldrivet enpersonsfordon (inkluderar elsparkcykel).
- **Fotgängarolycka** är en olycka med fotgängare. Som fotgängare räknas också de som åker/framför till exempel inlines, rullstol, sparkcykel, skateboard, med mera.
- **Elsparkcykel** klassas som cykel förutsatt att den inte går fortare än 20 km/tim och har en motorstyrka på max 250 watt.

### Vi arbetar aktivt med trafiksäkerhet

På Stockholms stads webbplats hittar du mer information hur vi arbetar med trafiksäkerhet – [trafik.stockholm](https://trafik.stockholm.se)



# Inledning

Stockholm ska vara en trygg, säker och välskött stad att bo och vistas i. Skador i trafiken innebär ett 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. I juni 2022 antog kommunfullmäktige en ny trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad. Stockholms stads trafiksäkerhetsarbete utgår från Nollvisionen och planen pekar ut fem viktiga insatsområden: gåendes singelolyckor (fallolyckor), cyklisters singelolyckor, rätt hastighet, samspel och ökad regelefterlevnad samt säkra fordon. Ett minskat antal olyckor, lägre risk för olyckor och lägre nivå på skadegraden vid en eventuell olycka anses kunna nås genom att stadens olika aktörer bidrar med åtgärder inom de olika insatsområdena.

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 – antingen faktiska eller upplevda. Ett framgångsrikt arbete med rätt hastighet och hastighetsefterlevnad är fortsatt 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 sättas in. 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 2022. 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 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 däremot antalet säkerställt.



# Sammanfattning

Under 2021 registrerades totalt 3 189 trafikolyckor inom Stockholms stad. I dessa olyckor skadades 3 133 personer, varav fem omkom. Majoriteten av de som skadades ådrog sig lindriga skador, 95 personer skadades allvarligt.

Under 2021 ökade antalet skadade jämfört med 2020, men ligger fortfarande lägre än genomsnittet för de senaste tio åren vilket i huvudsak beror på att antalet inrapporterade fallolyckor är lågt. Störst är minskningen bland de äldre trafikanterna. Den markanta minskningen förklaras främst av en kombination av att pandemin minskade liv och rörelse ute på gator och torg samt av sjukvårdens begränsade inrapporteringskapacitet.

Precis som under 2020 var cyklisterna de mest olycksdrabbade trafikanterna; de stod för 38 procent av samtliga skadade och omkomna under 2021. Liksom tidigare år är de tre vanligaste olyckstyperna fallolyckor, singelolyckor med cykel samt upphinnandeolyckor med motorfordon. Singelolycka med cykel var den vanligaste olyckstypen både totalt sett och sett till allvarligt skadade. Innan 2020 var fallolyckan den klart dominerande olyckstypen sett till både antalet skadade och allvarligt skadade.

En förklaring till det ökade antalet cykelolyckor är att olyckor med elsparkcyklar registreras som cykelolyckor i Strada. Elsparkcyklarna introducerades som ett hyralternativ under hösten 2018 och under sommaren 2021 fanns det över 23 000 delade elsparkcyklar på stadens gator. Av alla cyklister som skadades under 2021, skadades 28 procent på en elsparkcykel. För den vanligaste olyckan i staden, singelolycka med cykel, är andelen ännu större. En tredjedel av alla cyklister som skadades i en singelolycka med cykel var elsparkcyklister. Olyckor med traditionell cykel har inte ökat.

Hälften av de personer som omkommit till följd av en trafikolycka under de senaste tio åren har varit fotgängare. Den vanligaste dödsolyckan i Stockholm är fotgängare i kollision med motorfordon. Äldre (65+ år) är utsatta i trafiken. 43 procent av de som omkom eller skadades allvarligt i trafikolyckor under åren 2012–2021 var 65 år eller äldre. Inget barn (0–15 år) omkom eller skadades allvarligt under 2021.

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 sett över tid oftast skadas som bilist. Under 2021 skadades dock flest män som cyklist. Skillnaderna i olycksbilden beror på att män och kvinnors resvanor, beteenden och förutsättningar skiljer sig åt i olika avseenden.



# Alla olyckor



## 3 189 olyckor

3 189 trafikolyckor registrerades under 2021.



## Vanligaste olyckorna

De tre vanligaste olyckstyperna är singelolycka med cykel, fallolycka samt upphinnandeolycka. Tillsammans utgör de 60 procent av alla olyckor som inträffade 2021.



## 25 % singelolyckor med cykel

Singelolyckan med cykel var den i särklass vanligaste olyckan och stod för 25 procent av samtliga trafikolyckor under 2021.



## 3 128 skadade 5 omkomna

3 133 trafikanter skadades eller omkom under 2021. Det är en ökning med 21 procent jämfört med 2020 men 17 procent lägre än snittet för de senaste tio åren.



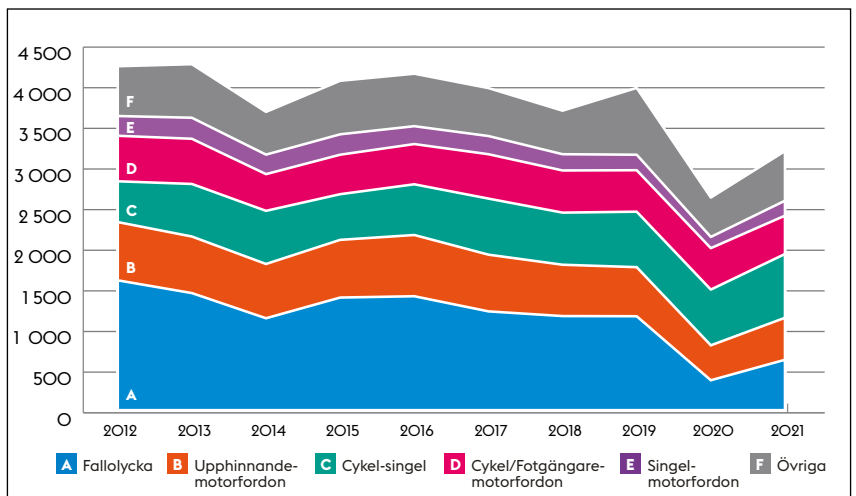
## 38 % cyklister

Den mest olycksdrabbade trafikantgruppen var cyklisterna, vilka stod för 38 procent av samtliga skadade och omkomna under 2021.



## 73 % lindrigt skadade

73 procent av de som skadats under 2021 uppges ha skadats lindrigt, det vill säga skador som blåmärken, skrapår, mindre skärsår och sträckning.



Figur 1. Trafikolyckor fördelat per olyckskategori oavsett skadegrad, Stockholms stad 2012–2021. Källa: STRADA olyckor.

## Olyckor med elsparkcykel ökar

Elsparckyklarna introducerades på Stockholms gator som ett hyralternativ under hösten 2018 och under sommaren 2021 fanns det över 23 000 delade elsparkcyklar på stadens gator. Olyckor med elsparkcykel registreras i Strada som cykelolyckor. Hösten 2020 kompletterades dock cykelkategorin med den underliggande kategorin eldrivet enpersonsfordon. Även om förändringen gör det möjligt att ta fram olycksdata för elsparcyklar bör man fortfarande vara försiktig med dra för långtgående slutsatser.

Antalet skadade cyklister som registrerades under 2021 var 20 procent högre än snittet för perioden 2012–2021 och det högsta antalet under perioden. Däremot var antalet skadade cyklister som framförde en traditionell cykel 16 procent lägre än snittet för motsvarande period och antalet skadade det lägsta för perioden. Den stora ökningen av cykelolyckor kan förklaras med att olyckor med elsparkcyklar har ökat markant.

## Skillnader i skadegrad

Sett över en tioårsperiod ligger andelen allvarligt skadade mellan 2–5 procent för de olika olyckskategorierna. Skillnaderna i andelen trafikanter som skadats lindrigt är dock stor mellan de olika olyckskategorierna. För olyckor med ett motorfordon inblandat ligger snittet på 80 procent lindrigt skadade, vilket även gäller för olyckor där fotgängare och cyklister varit inblandade. Däremot är andelen lindrigt skadade vid singelolyckor med gående och cyklister betydligt lägre; i stället är andelen måttligt skadade högre. Under de senaste tio åren har snittet för lindrigt skadade i fallolyckor varit 47 procent och för singelolyckor med cykel 60 procent.



# Omkomna



## 5 omkomna

Fem personer omkom under 2021, vilket är lägre än genomsnittet för de senaste tio åren.



## 82 omkomna 2012–2021

Under de senaste tio åren har 82 personer omkommit i stockholms-trafiken.



## 45 % fotgängare

Knappt hälften av alla som omkommit i en trafikolycka de senaste tio åren har varit fotgängare.



## 35 % fotgängare i kollision med motorfordon

En fotgängare som blivit påkörd av ett motorfordon var den vanligaste olyckstypen och stod för 35 procent av samtliga omkomna under åren 2012–2021.



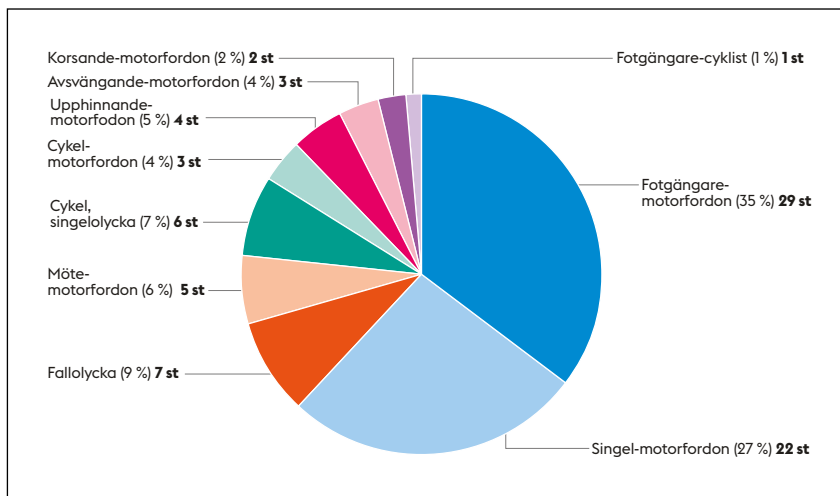
## 24 % kvinnor 76 % män

En klar majoritet av de som omkommit till följd av en trafikolycka under de senaste tio åren har varit män.



## 45 % 65 år eller äldre

45 procent av de som omkommit i trafikolyckor under åren 2012–2021 var 65 år eller äldre.



**Figur 2.** Antalet omkomna fördelat på olyckstyp inklusive icke officiell statistik, Stockholms stad 2012–2021. Källa: STRADA personer.

## Påkörda fotgängare

37 procent (30 personer) av alla som omkommit under perioden 2012–2021 var fotgängare som blivit påkörda. Av dessa hade 29 personer blivit påkörda av ett motorfordon och en person av en cykel. Olyckstypen fotgängare i kollision med motorfordon är den vanligaste dödsorsaken i trafikolycksstatistiken, och orsakade två dödsfall under 2021.

## Sjukdomsfall och självmord

Av alla som omkommit de senaste tio åren räknas 23 procent (19 dödsfall) inte med i den nationella officiella olycksstatistiken. Dessa fall räknas i stället till den så kallade ickeofficiella 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 2021 klassades samtliga dödsolyckor utom en som officiell statistik.

## Regelöverträdelser

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



# Allvarligt skadade



## 95 personer

Under 2021 skadades 95 personer allvarligt i trafikrelaterade olyckor. Snittet för perioden 2012–2021 är drygt 100 allvarligt skadade per år.



## 3 % allvarliga olyckor

De allvarligt skadade utgör tre procent av alla som skadades år 2021.



## 63 % cyklister

63 procent av de som skadades allvarligt under 2021 var cyklister. Fram till år 2020 var fotgängarna i majoritet.



## 48 % singelolyckor med cykel

Majoriteten, 48 procent, av de som ådrog sig allvarliga skador i en trafikolycka under 2021 var med om en singelolycka med cykel. Innan 2020 dominerade fallolyckorna bland de trafikanter som skadats allvarligt.



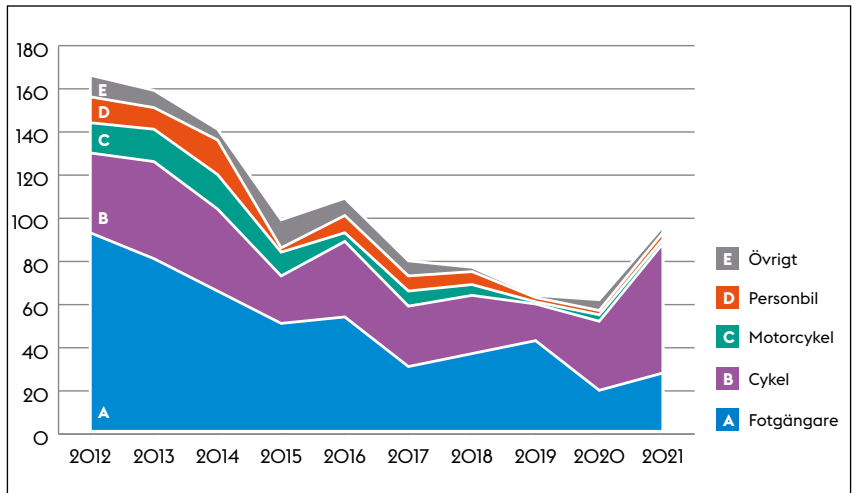
## 46 % 45–64 år

46 procent av de allvarligt skadade under 2021 var 45–64 år. Tidigare år har åldersgruppen 65 år eller äldre varit den mest olycksdrabbade.



## 72 % män

Majoriteten av de som skadats allvarligt i en trafikolycka var män. År 2021 var andelen 72 procent män och 28 procent kvinnor.



Figur 3. Antalet allvarligt skadade fördelat på trafikantgrupp, Stockholms stad 2012–2021. Källa: STRADA personer.

## Fallolyckor

Under många år har fallolyckor med fotgängare varit i majoritet när personer skadats allvarligt i stockholmstrafiken. Under de två pandemiåren, 2020 och 2021, har dock de inrapporterade fallolyckorna minskat. Antalet fotgängare som skadats allvarligt i en fallolycka under 2021 var 18 personer, vilket är tre personer fler än 2020 men en minskning på 43 procent jämfört med 2019. Sett över tid har flest kvinnor skadats allvarligt i fallolyckor men under 2021 skadades flest män allvarligt i fallolyckor.

## Singelolyckor med cykel

Precis som under 2020 så var singelolyckan med cykel den vanligaste olyckstypen bland de allvarligt skadade i Stockholm. Till skillnad från 2020 så låg dock inte antalet allvarligt skadade cyklister i linje med ett tioårssnitt, utan ökade kraftigt. Under 2021 skadades 46 cyklister allvarligt i en singelolycka med cykel; 20 av dem färdades på en elsparkcykel. I tre av fyra singelolyckor med cykel är den olycksdrabbade en man.

## Olyckor med elsparkcykel

24 personer skadades allvarligt under 2021 i en trafikolycka där en elsparkcykel var involverad. I ett fall handlar det om en fotgängare som snubblat på en elsparkcykel. Tre av olyckorna var kollisionsolyckor; en olycka vardera med fotgängare, bil samt cykel. Övriga 20 olyckor var singelolyckor. 45 procent av de som skadades allvarligt i en olycka med elsparkcykel var 45–54 år.



# Ålder



## 40 % medelålders

Gruppen 40–64 år står för 40 procent av alla skadade i trafikolyckor under 2012–2021.



## 5 % barn

Under 2021 skadades 154 barn (0–15 år) i en trafikolycka, det vill säga fem procent av samtliga skadade. 87 procent av barnen skadades lindrigt. Inga barn omkom eller skadades allvarligt.



## Cykel vanligast

Barn skadas oftast i en singelolycka med cykel. Under perioden 2012–2021 har 42 procent av de barn som skadats i trafiken varit cyklister.



## 39 % fallolyckor

Vanligaste olyckan i gruppen 55 år och äldre är fallolyckor. Under 2021 skadades 39 procent i en fallolycka. Motsvarande andel för 2012–2021 är 55 procent.



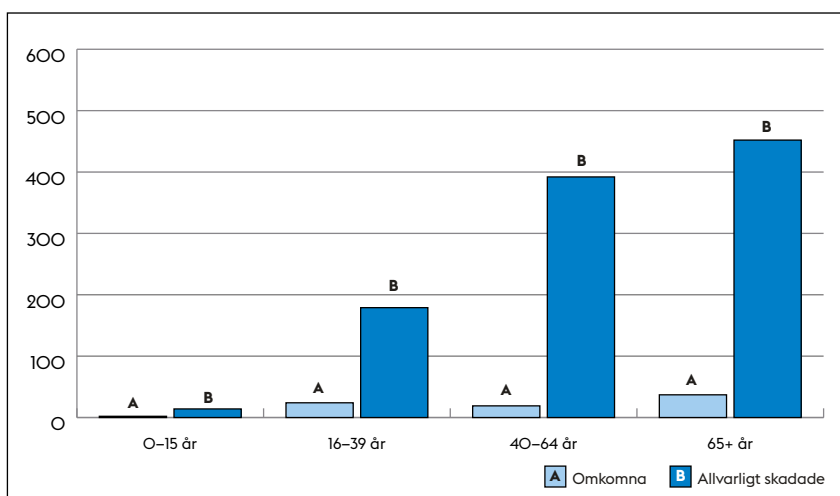
## 26 % singelolyckor med cykel

Vanligaste olyckan bland åldersgruppen 15–54 år är en singelolycka med cykel. Under 2021 har 26 procent av dem skadats i en sådan. Motsvarande andel för perioden 2012–2021 är 16 procent.



## 13 % äldre

Äldre (65+ år) motsvarar enbart 13 procent av alla skadade i trafikolyckor, men är dem som sett över tid omkommer och skadas allvarligast i störst utsträckning.



Figur 4. Antal omkomna och allvarligt skadade trafikanter per åldersgrupp, Stockholms stad 2012–2021. Källa: STRADA personer.

## Barn i trafikolyckor

Barn (0–15 år) utgör 18 procent av Stockholms invånare och står för sex procent av alla som har skadats i trafiken de senaste tio åren, vilket gör dem till den minst förekommande åldersgruppen i statistiken. Den 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 drygt en procent (14 personer) av de allvarligt skadade och två procent (två personer) av de omkomna i trafikolyckor i Stockholm. Inga barn skadades allvarligt eller omkom under 2021. Barns säkerhet i trafiken är högprioriterat och varje år utför trafikkontoret omfattande trafiksäkerhetsåtgärder i anslutning till skolor.

## Äldre i trafikolyckor

Under 2012–2021 har den äldre åldersgruppen (65+ år) stått för 16 procent av de skadade i trafiken, men är i majoritet (43 procent) bland omkomna och allvarligt skadade. Den vanligaste dödsorsaken är att de har 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 skadats allvarligt i en sådan (tre av fyra).

## Allvarligt skadade

Samtidigt som både andelen och antalet äldre som skadats allvarligt har minskat under 2020 och 2021 så har antalet och andelen ökat markant för åldersgrupperna 45–54 år och 55–64 år. Inom båda grupperna dominerar cykelolyckor. För gruppen 45–54 år har hälften av de allvarligt skadade skadats på en elsparkcykel.





# Kön

## ♂ 1 678 män

År 2021 skadades 1 678 män, varav fyra omkom, i trafikolyckor i Stockholm.



### Singelolyckor med cykel

För 2021 var singelolyckor med cykel den vanligaste olyckstypen bland män. 28 procent skadades i en sådan olycka. Sett över en tioårsperiod är upphinnandeolyckan den vanligaste.



## ♀ 1 446 kvinnor

Under 2021 skadades 1 446 kvinnor, varav en omkom, i trafikolyckor i Stockholm.



### Falloolyckor

Både för 2021 och sett över tid är den vanligaste olyckstypen bland kvinnor en fallolycka. 26 procent av kvinnorna skadades i en fallolycka under 2021.



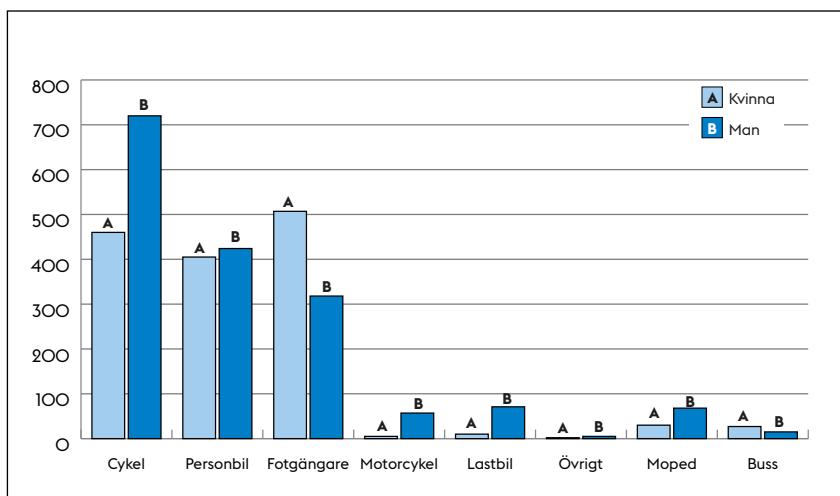
## 51 % män 49 % kvinnor

Under perioden 2012–2021 har ungefär lika många män som kvinnor skadats i trafiken, men olycksbilden ser olika ut. Det beror på att män och kvinnors resvanor, beteenden och förutsättningar skiljer sig åt i vissa avseenden.



## 76 % omkomna män

Män är överrepresenterade bland de som omkommer till följd av en trafikolycka. Under de senaste tio åren har 76 procent av de omkomna varit män.



Figur 5. Antal skadade och omkomna kvinnor och män fördelat per trafikantkategori, Stockholm stad 2021. Källa: STRADA personer.

## Kvinnor faller illa

Under 2021 var majoriteten (35 procent) av de kvinnor som skadades i en trafikolycka fotgängare. Sett till de senaste tio åren har knappt hälften varit fotgängare och den vanligaste olyckstypen har varit fallolyckor. Fallolyckorna stod för 74 procent av kvinnornas olyckor som fotgängare under 2021.

Att kvinnor i så stor utsträckning skadas i just fallolyckor kan förklaras med att de exponeras mer för risken eftersom de går mer<sup>1</sup> och har en högre skaderisk när olyckan väl är framme jämfört med män.

## Män skadas som cyklist

Under 2021 var majoriteten (43 procent) av de män som skadades i en trafikolycka en cyklist. Sett till de senaste tio åren var olyckor med personbil vanligast fram till 2017. Från 2018 har flest män skadats som cyklist, och den andelen blir allt större.

## Män överrepresenterade i dödsstatistiken

I 76 procent av de senaste tio årens dödsolyckor är den omkomne en man och den vanligaste olyckan är en singelolycka med motorfordon. Den vanligaste åldersgruppen bland både män och kvinnor som omkommer är 75 år eller äldre. Mäns överrepresentation i dödsstatistiken kan förklaras med att de generellt tar större risker i trafiken.<sup>2</sup>

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

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



# Fotgängarolyckor

## **848 fotgängarolyckor**

Under 2021 registrerades 848 fotgängarolyckor. Det är en ökning med 40 procent jämfört med 2020 men 41 procent lägre än snittet för åren 2012–2021.

## **73 % fallolyckor**

Fallolyckan är den vanligaste fotgängarolyckan och stod för 73 procent av stadens fotgängarolyckor under 2021.

## **26 % fotgängare**

Under 2021 stod andelen fotgängare för 26 procent av samtliga skadade. Detta kan jämföras med femårssnittet på 37 procent under 2015–2019.

## **827 fotgängare**

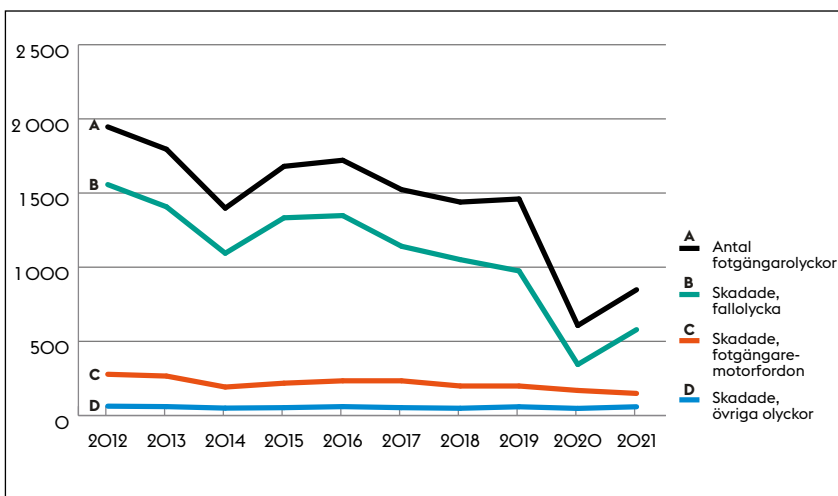
År 2021 skadades 827 fotgängare i Stockholms trafikmiljö. Det är 44 procent fler jämfört med 2020.

## **3 omkomna**

Tre fotgängare omkom under 2021. Under 2012–2021 har 37 fotgängare förolyckats i en trafikolycka, det är 45 procent av alla omkomna under perioden.

## **48 % av de mest skadade**

Under åren 2012–2021 har fotgängarna stått för nästan hälften av alla allvarligt skadade, varav de flesta skadats i en fallolycka.



**Figur 6.** Totalt antal fotgängarolyckor samt antal skadade och omkomna fotgängare fördelat per olyckskategori, Stockholm stad 2012–2021. Källa: STRADA.

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

## Fallolyckor

Sett över tid är fallolyckor den i särklass vanligaste trafikolyckan i Stockholm. Det är också den olycka i vilken flest skadats allvarligt. Under åren 2012–2021 har fallolyckorna stått för drygt en fjärdedel av alla trafikolyckor. Under de senaste tio åren har i genomsnitt ca 1 100 personer skadats i fallolyckor varje år, varav 37 allvarligt. Under 2021 var antalet inrapporterade enbart 579 skadade, varav 18 allvarligt. Störst är minskningen bland de äldre trafikanterna. Den markanta minskningen förklaras främst av en kombination av att pandemin minskade liv och rörelse ute på gator och torg samt av sjukvårdens begränsade inrapporteringskapacitet.

## Fotgängare i kollision med motorfordon

Fotgängare som blir påkörda av ett motorfordon är den vanligaste dödsorsaken, och står för 35 procent av alla dödsfall i trafiken de senaste tio åren. Under 2021 omkom två fotgängare och under perioden 2012–2021 har totalt 29 fotgängare omkommit i kollision med motorfordon. Under 2021 skadades 155 fotgängare, varav sju allvarligt efter att ha varit i kollision med ett motorfordon.

## Fotgängare i kollision med cyklist

Under 2021 inträffade 67 olyckor mellan fotgängare och cyklist, vilket utgör två procent av alla stadens trafikolyckor. I dessa skadades 50 fotgängare varav 82 procent lindrigt och 16 procent måttligt. Under 2012–2021 har en fotgängare omkommit och 24 fotgängare och 11 cyklister skadats allvarligt i kollision mellan fotgängare och cyklist.



# Cykelolyckor



## 1 292 cykelolyckor

Under 2021 registrerades 1 292 cykelolyckor. Det är en ökning med 10 procent jämfört med 2020 och 17 procent högre än snittet för åren 2012-2021. Cykelolyckorna utgjorde 39 procent av alla olyckor 2021.



## 61 % singelolyckor

Singelolyckor är den vanligaste cykelolyckan och stod för 61 procent av cykelolyckorna år 2021.



## 38 % cyklister

Under 2021 stod andelen cyklister för 38 procent av samtliga skadade. Detta kan jämföras med femårsnittet på 25 procent under 2015-2019.



## 1 181 cyklister

Under 2021 skadades 1 181 cyklister i Stockholms trafikmiljö. Det är en ökning med 10 procent jämfört med 2020.



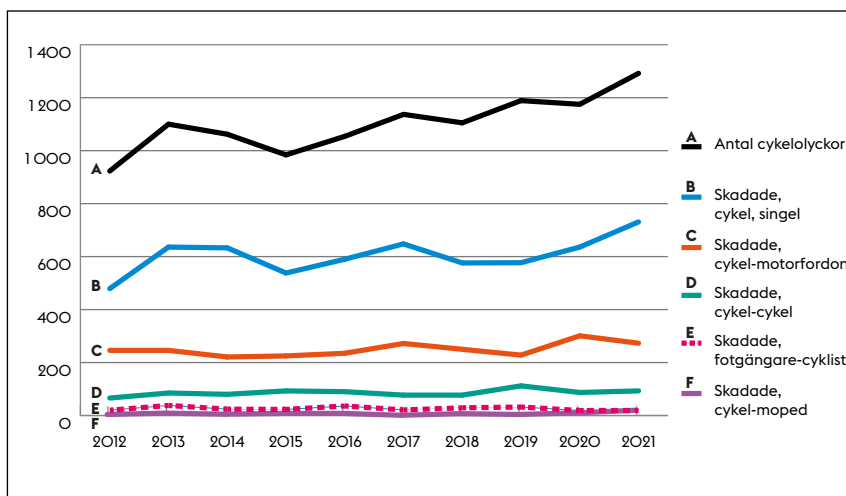
## 1 omkommen

En cyklist omkom under 2021. Under 2012-2021 har åtta cyklister omkommit i en trafikolycka.



## 72 % maj-oktober

Cyklandet och därmed även cykelolyckor är starkt säsongsbetonat. 72 procent av stadens cykelolyckor som inträffat de senaste tio åren har inträffat under maj till oktober



Figur 7. Totalt antal cykelolyckor samt antal skadade och omkomna cyklister fördelat per olyckskategori, Stockholm stad 2012-2021. Källa: STRADA

## Singelolyckor med cykel

Under 2021 rapporterades 785 singelolyckor med cykel. Det är en ökning med 14 procent jämfört med 2020. Totalt skadades 731 personer i en singelolycka, varav en omkom. Singelolyckor med cykel har under de senaste tio åren alltid varit en av de tre vanligaste olyckskategorierna, och sedan 2020 den vanligaste. Till singelolyckor med cykel räknas även singelolyckor med elsparkcykel.

För singelolyckor med elsparkcykel är åldersgruppen 25-34 år dominerande. För singelolyckor med en traditionell cykel sker flest olyckor i åldern 25-54 år och olycksantalet är ganska jämnt fördelat. Under åren 2012-2021 har åldersgruppen stått för 56 procent av alla singelolyckor med traditionell cykel.

## Elsparacyklar

Av alla cyklister som skadades under 2021, skadades 28 procent på en elsparkcykel. För stadens vanligaste olycka, singelolycka med cykel, är andelen ännu större. En tredjedel av alla cyklister som skadades i en singelolycka med cykel var elsparkcyklister.

35 procent av de skadade elsparkcyklisterna var 25-34 år men åldersgruppen 45-54 år står för flest allvarligt skadade. Elva personer i åldersgruppen 45-54 år skadades allvarligt i en olycka med elsparkcykel vilket motsvarar 45 procent av de allvarligt skadade på elsparkcykel. Ingen i Stockholm har omkommit till följd av en elsparkcykelolycka.



# Motorfordonsolyckor



## 1 459 motorfordonsolyckor

Under 2021 registrerades 1 459 olyckor där ett motorfordon varit inblandat. Det är en ökning med 12 procent jämfört med 2020 men 15 procent lägre än snittet för åren 2012–2021.



## 16 % upphinnandeolyckor

Upphinnandeolyckan är den vanligaste olyckstypen där motorfordon är inblandade och stod för 16 procent av stadens trafikolyckor år 2021.



## 36 % på eller i motorfordon

Under 2021 skadades 1 118 personer i samband med en motorfordonsolycka, vilket utgör 36 procent av de skadade och omkomna.



## 75 % bilister

Av samtliga skadade i en motorfordonsolycka var 75 procent bilister (835 personer).



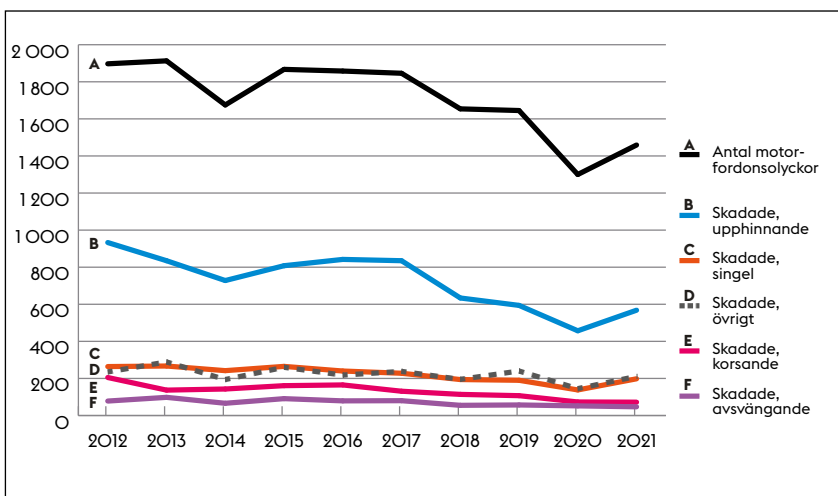
## 1 omkommen

Under 2021 omkom en person i en motorfordonsolycka.



## 57 % män

Bland de skadade i motorfordonsolyckor var 57 procent män och 43 procent kvinnor.



Figur 8. Totalt antal motorfordonsolyckor samt antal skadade och omkomna personer i/på ett motorfordon fördelat per olyckskategori, Stockholm stad 2012–2021. Källa: STRADA.

## Upphinnandeolyckor

Under 2021 var upphinnandeolyckor med motorfordon den tredje vanligaste olyckstypen i Stockholm. 568 personer skadades och majoriteten (88 procent) av dessa var bilister. Risken för att en person avlider av sina skador är låg vid dessa olyckor och skadegraden klassas därför oftast som lindrig. Under de senaste tio åren har 98 procent av de som varit med i en upphinnandeolycka skadats lindrigt eller inte alls. Upphinnandeolyckor kan dock ge upphov till nackskadan whiplash, en skada som kan ge långsiktiga besvär. De senaste tio åren har upphinnandeolyckorna stått för hälften av alla som har skadats när de färdats med eller på ett motorfordon och en femtedel av samtliga trafikolycksskadade. Under åren 2012–2021 har fyra personer omkommit i en upphinnandeolycka, senast år 2018.

## Singelolyckor

Singelolyckor med motorfordon är den näst vanligaste dödsolyckan i Stockholm. Under åren 2012–2021 har 22 personer omkommit i sådana olyckor, varav 14 färdades med bil, sex med motorcykel, en med buss och en med lastbil. Under 2021 omkom en person i en singelolycka med motorfordon.

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 som har haft en dödlig utgång klassats som inofficiell statistik.



