Region Stockholm

11

Svar på skrivelse från Victor Harju (S) om sjukvårdskostnaderna för elsparkcykel-företagen

HSN 2019-1688

Hälso- och sjukvårdsnämnden
Hälso- och sjukvårdsförvaltningen
Vårdanalys och statistik
Paula Sahlin

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-11-08

HSN 2019-1688

Hälso- och
sjukvårdsnämnden

Svar på skrivelse från Victor Harju (S) om sjukvårdskostnaderna för elsparkcykel-företagen

Ärendebeskrivning
I en skrivelse till hälso- och sjukvårdsnämnden ställer Victor Harju (S) frågor om sjukvårdskostnaderna och skador orsakad av förekomsten av elsparkcyklar.

Beslutsunderlag
Hälso- och sjukvårdsdirektörens tjänsteutlåtande
Skrivelse från Victor Harju (S) om sjukvårdskostnaderna för elsparkcykel-företagen

Förslag till beslut
Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande:

Skrivelsen anses besvarad.

Förvaltningens motivering till förslaget

Bakgrund
I en skrivelse till hälso- och sjukvårdsnämnden beskriver Victor Harju (S) att Socialdemokraterna under ett antal månader har blivit underrättade av innerstadens akutmottagningar om ett stort antal skador uppkomna av resor på elsparkcyklar, ett nytt trafikfenomen.

Harju (S) menar att Stockholms stad tidigare under året har beslutat om nya regler för att underlätta för dessa låneföretag men också för att reglera branschen. Enligt Harju (S) rör det sig som cirka 5 000 elsparkscyklar i Stockholms kommun. Syftet med skrivelsen är att få en bättre bild över fenomenets påverkan på den akuta sjukvården.

I skrivelsen ställs följande frågor:

1) Hur många skador/vårdtillfällen har rapporterats i Stockholms innerstad där elsparkcyklar varit en bidragande faktor?
2) Går det att se vilken typ av skador?
3) Går det att göra en uppskattning av vad denna vårdkonsumtion kostar?

4) Hur påverkar detta nya inslag akut- och närakuternas verksamhet?
5) Vilken dialog sker mellan Region Stockholm och Stockholms stad gällande det ökade sjukvårdsbehovet och skadorna i samband med elsparkcyklar?
6) Vidtar Region Stockholm eller vårdgivarna några egna åtgärder för att begränsa eller minska vårdbehovet till följd av framfart på elsparkcykel?

Hälso- och sjukvårdsförvaltningen besvarar frågorna enligt följande:

Svar på skrivelse ges i samverkan med hälso- och sjukvårdsförvaltningen (HSF), trafikförvaltningen (TF) och tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF). Slutnoter finns längst bak.

1) Hur många skador/vårdtillfällen har rapporterats i Stockholms innerstad där elsparkcyklar varit en bidragande faktor?

I nuläget går det inte att specifikt följa olyckor där elsparkcyklar varit en bidragande faktor. Det beror på att hälso- och sjukvårdsförvaltningens uppföljning baseras på vårdgivarnas vårdkontaktsregistreringar med kodverken ICD-10-SE och KVÅ[1] enligt Socialstyrelsens föreskrift.

Elsparkcyklar är ett nytt fenomen[2] där olika myndigheter påverkar hälso- och sjukvårdsförvaltningens uppföljning. Enheten Vårdinformatik och ersättningsmodeller som ansvarar av inrapportering av vårdkontakter i Region Stockholm har varit i kontakt med Socialstyrelsen för att säkerställa rätt kodning. I fallet med elsparkcyklar följer Socialstyrelsen i sin tur Transportsstyrelsens definition som baseras på rådande lag och förordning[3]. Det innebär att en elsparkcykel kodas antingen som en cykel eller moped, beroende på bland annat motorstyrkan. Någon specifik kod för

elsparkcykel finns inte i nuläget. I det fall Socialstyrelsen kommer med en ny kod kommer den att tillämpas i Region Stockholm. Sammanfattningsvis, rapporteras enbart aktuella och giltiga koder och därför blir det svårt att avgränsa skador orsakad av elsparkcyklar. Under 2019 rapporterades till valdatabasen[4] 5 520 individer som råkat ut för cykelrelaterad olycka (se bilaga 1, för fler tidsperioder).

Utöver den data som vården rapporterar till hälso- och sjukvårdsförvaltningen har trafikförvaltningen till denna skrivelse gjort ett statistikuttag från STRADA, som innehåller data över skador och olyckor i trafiken[5]. Man kan genom en fritextsökning hitta elsparkcyklarolyckor (se bilaga 2 och 3 för diagram och tabeller).

Under 2015–2018 har 4 235 cykelolyckor totalt rapporteras i STRADA, vilket är i genomsnitt cirka 1050 per år. Hittills under 2019 (januari-september) är antalet cykelolyckor 809, varav 680 är personskadelyckor. Under 2019 motsvarar 2,5 procent (16 stycken) rena cykel- och elsparkcykelolyckor (av 680 stycken). Urvalet blir fortfarande litet om man väljer att ta med alla trafikantkategorier. Totalt är det 139 elsparkcykelolyckor under 2015–2019. Men det är först under våren 2019 som den första elsparkcykelolyckan är registrerad. Det finns en isolerad händelse från 2017 men där är det oklart om det är en eldriven skoter eller en elsparkcykel. Detta är alltså senare än elsparkcyklar har funnits i stadsbilden. Hittills i år rör det sig om 138 olyckor varav 126 med en personskada som följd. I sammanställningen är det vissa fall möjligt att enbart studera 2019, men i vissa fall ingår även den enda olyckan från 2017 (se bilaga 2 och 3).

Ansvarig för statistikuttaget på trafikförvaltningen menar att det kan finnas ett mörkertal samt att det inte finns någon egen elsparkcykel-kategori, varför dessa olyckor sannolikt finns utspritt i det insamlade materialet. Det förklarar varför antalet är litet. En annan aspekt som påverkar antalet är att i STRADA ingår enbart akutsjukhusens rapportering. Hälso- och sjukvårdsförvaltningens valdatabas innehåller data från flera vårdnivåer och -enheter, vilket gör att förvaltningens statistikunderlag är större. En skillnad mellan valdatabasen och STRADA är att den första utgår ifrån patienter (individer) som råkat utför en olycka, eller vårdhändelser, medan STRADA utgår från själva olyckan.

Utifrån STRADA går det alltså att hitta elsparkcykelolyckor men det är ett litet antal. Valdatabasen har större volymer för cykelolyckor än STRADA

men det går å andra sidan inte att identifiera rena elsparkcykelolyckor. I nuläget är det alltså svårt att göra några djupgående analyser gällande effekterna av elsparkcykelns framfart på Stockholms gator eftersom samstämmigheten mellan databaserna är låg. Det man däremot kan se är att majoriteterna av olyckorna, enligt STRADA, sker i Stockholms innerstad och att de är få (se bilaga 2 och 3).

2) Går det att se vilken typ av skador?

Statistiken från STRADA och valdatabasen kategoriseras på olika sätt. I valdatabasen går det att gå ner på diagnosnivå. De fem vanligaste skadorna under 2019 för cykelolyckor är hjärnskakning, nyckelbensfraktur, handledsfraktur, följt av kontusion (mjukdelsskador) på skuldra/överarm samt knä. Det är fler män än kvinnor, under januari-september 2015–2018, som råkat ut för en cykelolycka. Nuvarande år 2019 är inget undantag där nästan 62 procent av alla patienter är män. 2018 är den tidsperiod med flest antal cykelolyckor för januari till september (se bilaga 1).

I STRADA kodas en olycka från *Ej personskadeolycka* till *dödsolycka*. Majoriteten (56 procent) av alla personskade- och elsparkcykel under 2019 är lindriga. Hittills i år är det enbart 4 olyckor som klassats som allvarliga. 46 procent av alla elsparkcykelolyckor sker på en gång- och cykelbana (2017 och 2019) (se bilaga 2 för mer detaljer).

3) Går det att göra en uppskattning av vad denna vårdkonsumtion kostar?

Hälso- och sjukvårdsförvaltningen kan inte i nuläget ge en specifik kostnadsuppskattning för vårdkonsumtion orsakad av elsparkcykelolyckor.

Det motiveras av att statistiken baseras på en extern källa (STRADA) och till den finns ingen direkt koppling till hälso- och sjukvårdsförvaltningens uppföljningssystem. Kostnadsuppskattning nedan kommer från valdatabasen. Den baseras på alla cykelolyckor[6] och därmed är det svårt att dra några reella slutsatser för specifikt elsparkcyklar.

En grov kostnadsuppskattning av senaste helår, 2018, visar att alla cykelolyckor kostade ungefär 80 miljoner kronor (sluten- och öppenvård), vilket motsvarar 0,13 procent av en budget på 60 miljarder kronor.

TRF lyfter också att elsparkcyklar och liknande fordon, om de ersätter bilresor, kan bidra till minskade nivåer av buller och luftföroreningar i städerna, vilket i sin tur skulle kunna minska vårdkonsumtionen.

4) Hur påverkar detta nya inslag akut- och närakuternas verksamhet?

Enligt statistik från valdatabasen är det närakuterna Rosenlund, Haga, Huddinge samt Nacka som hanterar flest patienter med cykelrelaterade olyckor. Under 2019 har cirka 1 200 personer vårdats för cykelolyckor på dessa närakuter. Under 2019 har Södersjukhuset, Karolinska Universitetssjukhuset samt Capio Sankt Görans sjukhus tillsammans cirka 2 500 patienter som sökt vård på grund av en cykelolycka.

Hälso- och sjukvårdsförvaltning har i en direktdialog med verksamhetschefer från närakuterna samlat in vårdgivarnas uppfattning om elsparkcyklarnas påverkan på verksamheten.

Närakuterna
Generellt kan sägas att elsparkcyklar och därmed relaterade olyckor inte är vanligt förekommande i de mer perifert belägna områdena. För närakuten i Södertälje är det ett så gott som okänt fenomen. För Nacka närakut förekommer det, men upplevs inte som en belastning. Kontusion i knä anges som typisk skada av Nacka närakut. Löwenströmska närakut svarar, i likhet med Södertälje och Nacka, att det inte förekommer många elsparkcykelolyckor. De som ändå förekommer är stukningar, kontusion, sårskador samt frakturer.

SLSO som driver närakuterna Haga, Rosenlund, Järva, Handen, Huddinge och Danderyd ser generellt att närakuterna i innerstan, Haga och Rosenlund har fler elsparkcykelolyckor jämfört övriga fyra. Under sommaren har närakuterna i innerstan noterat att det är cirka en skada per dag per närakut, men vanligtvis rör det sig om någon eller några i veckan per närakut. Under sommaren har det handlat om handledsfrakturer, däribland en båtbensfraktur, som anges typisk skada. Vårdpersonal på närakuterna möter både patienter som själv åkt eller som blivit påkörda av en elsparkcykel. Hittills finns ingen uppgift om skallskador hos SLSO:s närakuter, men menar att sannolikt skulle dessa patienter primärt gå till sjukhusens akutmottagningar.

Akutsjukhusens akutmottagningar
Förvaltningen har löpande dialog med akutsjukhusen angående alla typer av frågor. I nuläget har akutsjukhusen inte i någon större utsträckning påtalat olyckor orsakade av elsparkcyklar som ett problemområde. Capio S:t Görans sjukhus har från och med maj i år börjat registrera elsparkcykelolyckor i STRADA.

Dessa olyckor har nämnts när man talar om kirurgi och ortopedi, dock har frågan inte behandlats i andra sammanhang. Övriga akutsjukhus har inte tagit upp frågan med förvaltningen.

Sammanfattningsvis och utifrån vårdens uppfattning har inte elsparkcykelolyckor någon avsevärd inverkan på verksamheterna i nuläget.

5) Vilken dialog sker mellan Region Stockholm och Stockholms stad gällande det ökade sjukvårdsbehovet och skadorna i samband med elsparkcyklar?

Cykelkansliet på tillväxt- och regionplaneförvaltningen träffar länets väghållare, däribland Stockholm stad, fyra gånger per år för att sprida kunskap om bland annat säker infrastruktur och trafiksäkerhetsarbete kopplat till cykel.

6) Vidtar Region Stockholm eller vårdgivarna några egna åtgärder för att begränsa eller minska vårdbehovet till följd av framfart på elsparkcykel?

Region Stockholm verkar för ökad cykling i Stockholms län. Som grund för arbetet ligger den regionala cykelplanen[7] med mål om utbyggt regionalt cykelnät och att cyklingen ska stå för 20 procent av resorna i länet 2030. I cykelplanen finns rekommendationer för utformning av trafiksäker infrastruktur för cykel.

Cykelkansliet på Region Stockholm träffar länets väghållare, däribland Stockholm stad, fyra gånger per år för att fungera som bollplank och stöd i utbyggnaden av infrastruktur för cykel. Trafiksäkerhet för cykeltrafiken är ett av de ämnen som lyfts.

Regionens olika förvaltningar följer de lagar och föreskrifter som gäller, och tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF) har i uppdrag att verka för en regional samlad syn på hanteringen av cyklar och eldrivna fordon inom

delningsekonomin. TRF, genom cykelkansliet, genomför nu en förstudie om cyklar och elfordon i delningsekonomin, där fokus ligger på elsparkcyklar. I förstudien utreder man bland annat konsekvenser av elsparkcyklar i form av trafiksäkerhet och hälsa och vilka möjligheter det finns för en regional samordning och hantering av systemen.

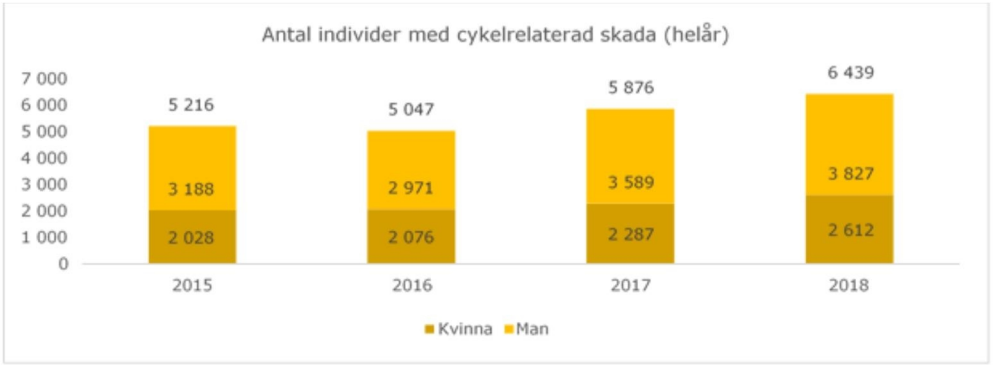
Björn Eriksson
Hälso- och sjukvårdsdirektör

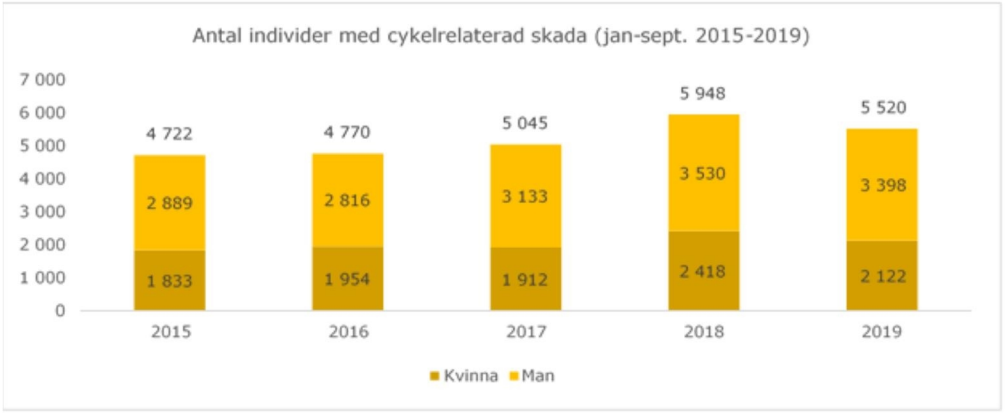
Susanna Lagersten
Avdelningschef

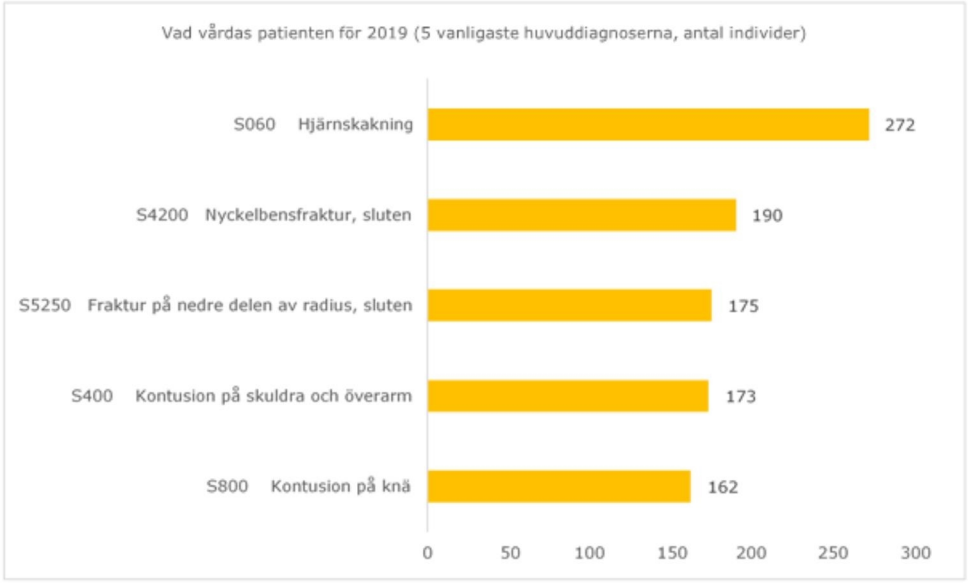
Beslutet ska skickas till
Akten

Godkänd av Björn Eriksson, 2019-11-08

Bilaga 1 – Aggregerad statistik[8] från HSF:s valdatabas







Källa: Hälso- och sjukvårdsförvaltningen, valdatabas (2019)

Bilaga 2 – Aggregerad statistik från STRAD

Antal olyckor efter svårhetsgrad och år och trafikantkategori										
Trafikantkategori/ fritext	**År**	**Dödsolyckor**	**Allvarliga olyckor (ISS 9-)**	**Måttliga olyckor (ISS 4-8)**	**Lindriga olyckor (ISS 1-3)**	**Osäker eller okänd svårhetsgrad***	**Ej personskade-olyckor***	**Totalt**	**Total som ingår i skadestatistik**	**Andel i skrivelse**
Cykel[9]	2015	0	22	298	605	12	28	965	**925**	
	2016	1	41	305	664	15	36	1062	**1011**	
	2017	2	28	307	726	14	49	1126	**1063**	
	2018	0	31	309	634	15	93	1082	**974**	
	2019	0	11	194	475	10	119	809	**680**	
	Totalt	3	133	1413	3104	66	325	5044	**4653**	
Cykel/Elsparkcykel[10]	2019	0	1	5	10	0	1	17	**16**	16/680 = 2,3%
Samtliga Trafikantkategorier/ Elsparkcykel[11]	2017	0	1	0	0	0	0	1	**1**	
	2019	0	4	52	70	0	12	138	**126**	70/126 = 56 %
	Totalt	**0**	**5**	**52**	**70**	**0**	**12**	139	**127**	
* Ingår ej i statistiken										

Antal olyckor efter svårhetsgrad och platstyp. Samtliga Trafikantkategorier/Elsparkcykel. 2017–2019							
Platstyp	Dödsolyckor	Dödsolyckor (ej officiell statistik)	Allvarliga olyckor (ISS 9-)	Måttliga olyckor (ISS 4-8)	Lindriga olyckor (ISS 1-3)	**Totalt**	Andel i skrivelse
Gatu- eller vägsträcka	0	0	3	14	22	**39**	
Gatu- eller vägkorsning	0	0	0	4	6	**10**	
Gång- och cykelbana/väg	0	0	1	26	31	**58**	58/127 = 46 %
Gångbana/trottoar	0	0	1	7	10	**18**	
Övriga platstyper i trafik	0	0	0	1	1	**2**	
Totalt	0	0	5	52	70	**127**	

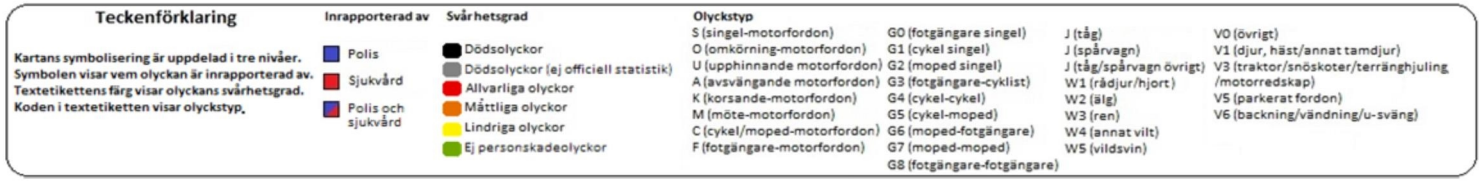
Bilaga 3 – Kartor från STRADA



Källa: Strada, Trafikantkategori: Cykel/Elsparkcykel år 2019 (2019)



Källa: Strada, Trafikantkategori: Samtliga/Elsparkcykel år 2015–2019 (2019). Innehåller 1 olycka från 2017 som kan vara elsparkcykel. Övriga 138 är från 2019.



Slutnoter

1 Socialstyrelsen (2019), ICD-10-SE och KVÅ
https://www.socialstyrelsen.se/utveckla-verksamhet/e-halsa/klassificering-och-koder/icd-10/
https://www.socialstyrelsen.se/utveckla-verksamhet/e-halsa/klassificering-och-koder/kva/

2 Transportstyrelsen (2019), Vilka regler gäller för elscootrar?
https://www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Debattartiklar1/eldrivna-sparkcyklar--vad-galler/

3 Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och Trafikförordning (1998:1276)

4 4 Hälso- och sjukvårdsförvaltningens uppföljningsdatabas.
5 Strada bygger på uppgifter från två källor, polis och sjukvård. Polisen rapporterar in vägtrafikolyckor med personskada och denna rapportering är rikstäckande i Strada sedan 2003. Alla Sveriges akutsjukhus rapporterar uppgifter om personer som sökt vård för en skada i vägtrafikmiljö och sjukhusrapporteringen är rikstäckande sedan 2016.

6 Databas: val Datum: 2018 Från ICD-10: Diagnoskod V01 och V10-V19.

7 Stockholm läns landsting, Trafikverket, Länsstyrelsen (2014) Regional cykelplan för Stockholms län

8 Urvalskriterier
Databas: val, Datum:2015-01-01 - 2019-09-30, Län: Stockholms län, Boendeort: Samtliga: Alla kommuner och stadsdelar i Region Stockholm, Utomlän, Utrikes, Adress saknas, Individbaserad. I ICD-10: Diagnoskapitel: 20 Yttre orsaker till sjukdom och död, Diagnosavsnitt: V01-V09 Fotgängare skadad i transportolycka och V10-V19 Cyklist (förare eller passagerare) skadad i transportolycka Diagnoskod: V01 Fotgängare skadad i kollision med cykel och alla i V10-19.

9 Urvalskriterier STRADA
Databas: Hela databasen, Källa: Polis och/eller sjukvård, Nivå: Olyckor, Datum: 2015-01-01 - 2019-09-30, Län: Stockholms län, Kommun: Stockholm, Trafikantkategori: Cykel

10 Urvalskriterier STRADA
Databas: Hela databasen, Källa: Polis och/eller sjukvård, Nivå: Olyckor, Datum: 2019-01-01 - 2019-09-30, Län: Stockholms län, Kommun: Stockholm, Trafikantkategori: Cykel, Fritext: Elsparkcykel

11 Urvalskriterier STRADA
Databas: Hela databasen, Källa: Polis och/eller sjukvård, Nivå: Olyckor, Datum: 2019-01-01 - 2019-09-30, Län: Stockholms län, Kommun: Stockholm, Trafikantkategori: Fotgängare, Cykel, Moped, Motorcykel (lätt), Motorcykel (tung), Motorcykel (okänd), Personbil, Lastbil (lätt), Lastbil (tung), Lastbil (okänd), Buss, Tåg, Spårvagn, Älg, Rådjur/Hjort, Ren, Vildsvin, Annat vilt, Djur (häst/annat tamdjur/okänt), Traktor, Snöskoter/terränghjuling, Övrigt
Fritext: Elsparkcykel

Hälso- och sjukvårdsnämnden

SKRIVELSE
2019-08-27

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Region Stockholm
Hälso- och sjukvårdsförvaltningen
2019 -08- 27
Dnr

Ärende 26

Skrivelse om sjukvårdskostnaderna för elsparkcykel-företagen

Vi socialdemokrater har under flera månader nåtts av oro från innerstadens akutmottagningar om ett stort antal skador uppkomna av resor på elsparkcyklar; brutna ben, allvarliga sår, utslagna tänder och skallskador. Skadorna ökar lavinartat, till följd av att antalet elsparkcyklar blir allt fler.

Tidigare i år dog en person i en tragisk olycka med ett av dessa fordon i Sverige. Stockholms stadshus har tidigare i år beslutat om nya regler för att underlätta för dessa låneföretag men också delvis reglera branschen.

Uppskattningar visar att det i närtid kan röra sig om närmare 5000 elsparkcyklar i Stockholms kommun. Vi behöver få en bättre bild av hur detta relativt nya fenomen påverkar den akuta sjukvården.

Vi vet att det pågår en kartläggning av vården tillsammans med Transportsstyrelsen där skadorna registreras i STRADA specifikt vad gäller elsparkcyklar. Därmed bör statistik kunna tas fram för vilken typ av skador, omfattning av dessa och den kostnad vårdtillfällena genererar.

Socialdemokraterna vill därför ha svar på:

- Hur många skador/vårdtillfällen har rapporteras i Stockholms innerstad där elsparkcyklar varit en bidragande faktor? Går det att se vilken typ av skador?
- Går det att göra en uppskattning av vad denna vårdkonsumtion kostar?
- Hur påverkar detta nya inslag akut- och närakuternas verksamhet?
- Vilken dialog sker mellan Region Stockholm och Stockholms stad gällande det ökade sjukvårdsbehovet och skadorna i samband med elsparkcyklar?
- Vidtar Region Stockholm eller vårdgivarna några egna åtgärder för att begränsa eller minska vårdbehovet till följd av framfart på elsparkcykel?

Victor Harju (S)