



Vägtrafikskador 2009 Statistik
Road traffic injuries 2009 2010:17

Vägtrafikskador 2009 **Statistik**
Road traffic injuries 2009 **2010:17**

Trafikanalys

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2010-10-26

Förord

Under 2009 dödades 358 personer i den svenska vägtrafiken. Det är 39 personer färre än året innan och en minskning med tio procent. Föreliggande rapport presenterar den officiella statistiken över dödade och skadade i vägtrafiken. När den officiella statistiken beskrivs och kommenteras ligger fokus på de dödade eftersom den statistiken har högst kvalitet. Vi presenterar övergripande beskrivningar av de omkomna, olycksplatserna, olyckstyperna, tidpunkter för dödsolyckorna och alkoholmängd hos dödade förare. Dessutom redovisas riskmått genom att relatera antalet dödade till exponering i vägtrafik. Källan för exponering i vägtrafik är den nationella resvaneundersökningen.

Den officiella statistiken baseras helt och hållet på polisrapporterade olyckor. Uppgifterna om *dödade* är noggrant kontrollerade mot andra källor och håller hög kvalitet. Vad gäller *skadade* vet vi däremot att polisen inte känner till alla fall och att antalet skadade i vägtrafiken därmed underskattas. Det finns även uppgifter som sjukvården rapporterar om vägtrafikskadade personer, vilka sammanfattas i bilaga 3 i rapporten. På grund av att ännu inte samtliga akutsjukhus rapporterar in uppgifter blir dock denna statistik inte heltäckande för landet. Som ett komplement publicerar Trafikanalys därför statistik över den sjukvård som tas i anspråk av de trafikskadade, baserat på Socialstyrelsens patientregister som täcker samtliga sjukhus. Statistiken publiceras i en separat rapport (Vägtrafikskadade i sjukvården 2009, Trafikanalys Statistik 2010:18) och sammanfattas i ett kapitel i föreliggande rapport (kapitel 4).

Transportstyrelsen samlar in och kvalitetsgranskar olycksuppgifter från polisen. Trafikanalys är statistikansvarig myndighet och producent av den officiella statistiken. Projektledare för *Vägtrafikskador 2009* har varit Maria Melkersson. Underlag till kapitel 2 om under året genomförda säkerhetsåtgärder i vägsystemet har skrivits av Magnus Lindholm, Trafikverket. Till beskrivningen av sjukvårdsrapporterade skadade i STRADA har underlag tagits fram av Tomas Fredlund, Transportstyrelsen.

Stockholm i oktober 2010

Per-Åke Vikman
Avdelningschef

Innehåll

Förord	1
Sammanfattning	3
Summary	4
1 Dödade, skadade och resande i vägtrafiken	5
1.1 Antal dödade 1935-2009	5
1.2 Vägtrafikdödade och omvärldsfaktorer	6
1.3 Vägtrafikdödade i Europa	9
1.4 Exponering för risk att dödas i vägtrafiken.....	10
1.5 Självmord.....	13
2 Åtgärder för trafiksäkerheten 2009	15
2.1 Viktiga årtal för vägtrafiksäkerheten.....	16
3 Omständigheter kring dödsolyckorna	19
3.1 Skyddade och oskyddade trafikanter.....	19
3.2 Olycksplats	22
3.3 Kön	25
3.4 Ålder	27
3.5 Årstid	29
3.6 Veckodag.....	31
3.7 Tid på dygnet	33
3.8 Trafikantgrupper	35
3.9 Alkohol och rattfylleri.....	38
4 Vägtrafikskadade i sjukvården	41
5 Avslutande kommentarer	43
6 Fakta om statistiken	45
6.1 Statistikens omfattning.....	45
6.2 Insamling och bearbetning.....	46
6.3 Definitioner och begrepp.....	46
6.4 Kvalitet och jämförbarhet	50
6.5 Uppgifter från andra källor än polisen	52

Bilaga 1: Polisens rapporteringsblankett	53
Bilaga 2: Polisrapporterade vägtrafikolyckor (tabellbilaga) / Tables	55
Tabellförteckning.....	56
Bilaga 3: Sjukvårdsrapporterade skadade i STRADA	99
Engelsk ordlista	123

Sammanfattning

Officiell statistik om dödade och skadade i vägtrafiken baseras på polisrapporterade olyckor. Under 2009 dödades 358 personer i den svenska vägtrafiken. Det är 39 personer färre än året innan och en minskning med tio procent. Allt tyder i skrivande stund på att under 2010 kommer ännu färre att omkomma i vägtrafiken. För att hitta så låga dödstal som vi har nu måste man gå tillbaka till 1940-talet, då mängden vägtrafik naturligtvis var en bråkdel av vad den är idag.

Under 2009 rapporterade polisen 17 858 vägtrafikolyckor där personskada uppstod (lindrigt eller svårt skadad eller dödad). I dessa olyckor dödades 358 personer medan 3 460 skadades svårt och 21 821 skadades lindrigt. Mellan 1975 och 2009 har antalet dödade i vägtrafikolyckor minskat med 69 procent, trots att vägtrafik ökat sin volym avsevärt under samma period.

Av alla som omkom i vägtrafiken under 2009 var 74 procent män. Män reser längre sträckor i vägtrafiken men har även med hänsyn till detta mer än dubbelt så hög risk som kvinnor att dödas i vägtrafiken. Risken att dödas i vägtrafiken räknas som antal dödade per miljarder personkilometer enligt resvaneundersökningen. På motsvarande sätt har ungdomar (15-17 år), unga vuxna (18-24 år) och äldre (75 år och äldre) betydligt högre risk att omkomma i vägtrafiken. Oskyddade trafikanter löper också betydligt högre risk i trafiken än skyddade trafikanter. För moped- och motorcykelåkare är risken ungefär 30 gånger så stor som risken för bilister. Risken att omkomma i vägtrafiken är betydligt högre på natten än övriga dygnet, högre på helgen (fredag-söndag) än under vardagar (måndag-torsdag) och högre på sommaren än övriga året.

Under 2009 omkom 225 förare av motorfordon i den svenska vägtrafiken. Av dessa hade åtminstone 3 procent 0,20-0,99 promille alkohol i blodet vilket enligt lagen klassas som rattfylleri. 18 procent hade 1,0 promille eller mer vilket klassas som grovt rattfylleri. Totalt hade alltså 21 procent av de omkomna förarna otillåten mängd alkohol i blodet.

Utifrån statistik från sjukvården vet vi att under 2009 var ungefär 8 900 personer inlagda minst 24 timmar på grund av en trafikolycka. Totalt var dessa patienter inlagda 56 000 dygn till en ungefärlig total kostnad om 770 miljoner kronor. Den största patientgruppen är cyklister och den snabbast ökande patientgruppen är motorcyklister-mopedister.

Summary

Statistics on road traffic accidents resulting in personal injury are based on information from the police.

In 2009, 17 858 road traffic accidents involving personal injury (including fatal, severe and slight injury) were reported by the police. In these accidents 358 persons were killed, 3 460 were severely injured and 21 821 slightly injured. To find such low numbers of killed as last year we have to go back to the 1940s when, of course, road traffic was at much lower levels than today.

Of those killed in road traffic accidents in 2009 about 74 cent were men. Men travel more on the roads than do women but also conditioning on that men have more than twice the risk of women. The risk to be killed in a road traffic accident is calculated as the number of killed persons by billion kilometres travelled on the roads according to the national travel survey. People aged 15-24 years and elderly (75 years and older) have much higher risks than others. Unprotected road users have a much higher risk than protected car users. Moped and motorcycle users have a risk of about 30 times that of car users. The risk of getting killed in road traffic is very much higher at night time, higher in the weekends and higher in the summer than during the rest of the year.

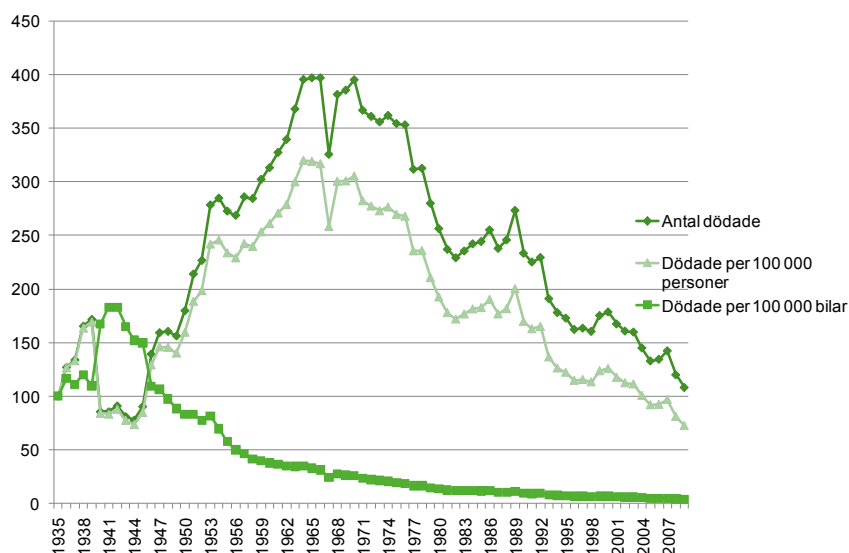
Practically every fatal road traffic accident is reported to the police and is included in the statistics. Non-fatal accidents however, are not always reported to the police. Sometimes there are also difficulties for the police to distinguish between severely and slightly injured. For comparison, data on persons who were hospitalized due to road traffic accidents are also presented. In 2009 about 8 900 persons were hospitalized for at least 24 hours due to a road traffic accident. In total the road traffic accident victims in 2009 were hospitalized for more than 56 000 days at an approximate total cost of 770 million Swedish kronor.

The tables in Appendix are partly translated into English. There is also a List of Terms in Appendix.

1 Dödade, skadade och resande i vägtrafiken

1.1 Antal dödade 1935-2009

Antal dödade i vägtrafiken har utvecklats mycket gynnsamt de senaste åren. Under 2009 dödades 358 personer i vägtrafiken. För att hitta så låga dödstal måste vi gå tillbaka till 1940-talet. Då var naturligtvis antalet bilar och den motordrivna trafiken på en helt annan nivå än idag. I Figur 1.1 visas antal dödade i vägtrafiken samt antal dödade i förhållande till antal invånare och i förhållande till bilparkens storlek, alla i indexform.



Figur 1.1: Antal dödade i vägtrafiken, antal dödade per 100 000 invånare och per 100 000 bilar i trafik, åren 1935-2009. Index (1935=100).

Källa: Antal dödade från officiell statistik, Trafikanalys, och befolkning och antal bilar från SCB, www.scb.se.

Anm: Med bilar avses personbilar plus lastbilar och bussar.

Det tydligt lägre dödstalet 1967 beror på att antal trafikolyckor minskade drastiskt direkt efter högertrafikomläggningen. För hela 1967 redovisades 236 färre dödsoffer än året innan. 1968 var dock dödstalen uppe på nästan samma nivå som 1966 igen. Så höga dödstal som 1966 har vi dock aldrig sett igen trots stor ökning av antal fordon och av trafik. Hur stor del i detta viktiga trendbrott som högertrafikomläggningen hade är dock svårt att säga. Oss veterligen finns ingen studie som försökt kvantifiera effekten av högertrafikomläggningen.

Kring omläggningen till högertrafik var det en massiv kampanj om trafiksäkerhet och det infördes hastighetsbegränsning på motorvägar där fri fart

gällt tidigare. Man kan säga att det var i samband med högertrafikomläggningen som trafiksäkerheten började uppmärksammas mer tydligt och ett mer systematiskt arbete med trafiksäkerhet påbörjades. Detta ledde bland annat till att Trafiksäkerhetsverket (TSV) bildades 1968. TSV skulle samordna trafiksäkerhetsarbetet och ansvara för föreskrifter för bland annat fordon, körkort, hastighetsgränser och vägmärken. Samtidigt började man inom fordonsindustrin uppmärksamma säkerheten allt mer. Krav på att personbilar skulle utrustas med bilbälten kom redan 1969. År 1971 infördes ett mer genomtänkt hastighetsgränssystem med 30, 50, 70, 90 och 110 km/h som gränser. År 1975 blev det lag på att vuxna skulle använda bilbälte i framsätet. Sverige var bland de första länderna i världen att införa sådan lag.

Diskussionen om övergång till högertrafik påbörjades redan på 1920-talet och kom att fortgå i decennier. Ökad trafiksäkerhet var huvudargumentet, eftersom svenska bilar hade ratten på vänster sida redan då och dessutom såg man en ökning i trafikflöden till och från andra länder med högertrafik. Det främsta argumentet *mot* en övergång till högertrafik var de stora kostnaderna man räknade med att reformen skulle innebära. Under 1940- och 50-talet gick allt fler länder i världen över från vänstertrafik till högertrafik. 1955 anordnades i Sverige en nationell folkomröstning i frågan. Den sida som var mot det nya förslaget segrade. Trots resultatet beslutade riksdagen 1963 att införa högertrafik vilket sedan praktiskt genomfördes på *Dagen H*, den 3 september 1967.¹

Även om antal dödade hade en viktig vändpunkt just året 1967 vid högertrafikomläggningen kan man i Figur 1.1 se att riskminskningen mätt i antal dödade per bil hade börjat redan före 1967. Under den period som visas i Figur 1.1 har bilsamhället slagit igenom dramatiskt och antal dödade i vägtrafiken har både ökat stort och sedan minskat i ungefär samma utsträckning. Dagens låga dödstal sågs som sagt också på 1940-talet. För att relatera till en mer närliggande period kan vi jämföra dagens situation med 1974. År 1974 gick det för första gången färre än tre invånare per bil i Sverige (sedan 2003 går det mindre än två invånare per bil). Mellan 1974 och 2009 minskade antal dödade med 70 procent. Risken uttryckt som dödade per 100 000 bilar minskade med 82 procent och dödade per 100 000 invånare med 74 procent.

1.2 Vägtrafikdödade och omvärldsfaktorer

Antal dödade och skadade i trafiken är fenomen som inte lever sitt eget isolerade liv. Förutom det trafiksäkerhetsarbete som kontinuerligt utförs så påverkar samhällets utveckling i övrigt. Vad vet man mer exakt om vad som påverkar dödstaten? Vilka omvärldsfaktorer är av betydelse? I en studie från VTI skattas en modell för antal dödade under åren 1970-2005.² De variabler som visar sig bäst prediktera antal dödade i vägtrafiken är trafikarbete, tillskott av nya bilar, BNP samt en trend. De tre första variablerna ökar alla antalet dödade i trafiken medan trenden är negativ. Det finns alltså en signifikant negativ trend i antalet

¹ Man kan läsa mer om högertrafikomläggningen och debatten om den på www.trafikverket.se och www.regeringen.se.

² Forsman, Åsa (2008). Prognosmodeller för antal dödade i vägtrafiken. En utvärdering av Poissonregression med seriellt korrelerade residualer. VTI rapport 607. Författaren använder en så kallad Poissonregression med hänsyn till seriell korrelation.

trafikdödade, även då hänsyn tas till trafikarbetet, bilparken och inkomstnivån. Med dessa få förklarande variablerna får man en modell som mycket nära predikterar den observerade utvecklingen av antal dödade, även vad gäller de kortsiktiga upp- och nedgångarna i dödstal.

Inkomstnivån och dess utveckling är alltså en faktor som påverkar hur många som omkommer i vägtrafiken. Vägverket gör bedömningen att ungefär hälften av de två senaste årens nedgång i antal dödade kan förklaras av konjunkturen.³ Man kan tänka sig ett flertal förklaringar till att konjunktur och dödstal samvarierar. I bättre konjunktur färdas vi mer på vägarna. Fler ska resa till och från sina arbeten, mer gods fraktas i goda tider och det finns mer pengar till nöjesresor på väg. Det är dock inte så tydligt att vi reser mer i högkonjunktur och mindre i lågkonjunktur. Enligt Trafikanalys statistik var trafikarbetet i princip oförändrat mellan 2008 och 2009 trots lågkonjunkturen. Den djupa lågkonjunkturen i början av 1990-talet gjorde tydligt avtryck i minskat trafikarbete på vägarna men alltså inte den senaste lågkonjunkturen. Godstransportarbetet på väg mätt i tonkilometer minskade dock med hela 17 procent mellan 2008 och 2009.

Förutom *mängden* trafikarbete kan *sammansättningen* av person- och godstrafik på vägarna förändras med konjunktur. Vid bättre konjunktur har fler unga dels råd att ta körkort, dels råd att köpa en bil. Många nya körkortshavare har menlig inverkan på trafiksäkerheten eftersom de har mindre erfarenhet än den genomsnittlige föraren. Andra menar dock att bättre ekonomisk situation möjliggör investering både i säkrare fordon och säkrare vägar, vilket skulle stödja att goda ekonomiska tider är bra för trafiksäkerheten. Vad gäller investering i säkrare vägar är dock det ett betydligt långsammare förlopp än trafikarbetets utveckling.

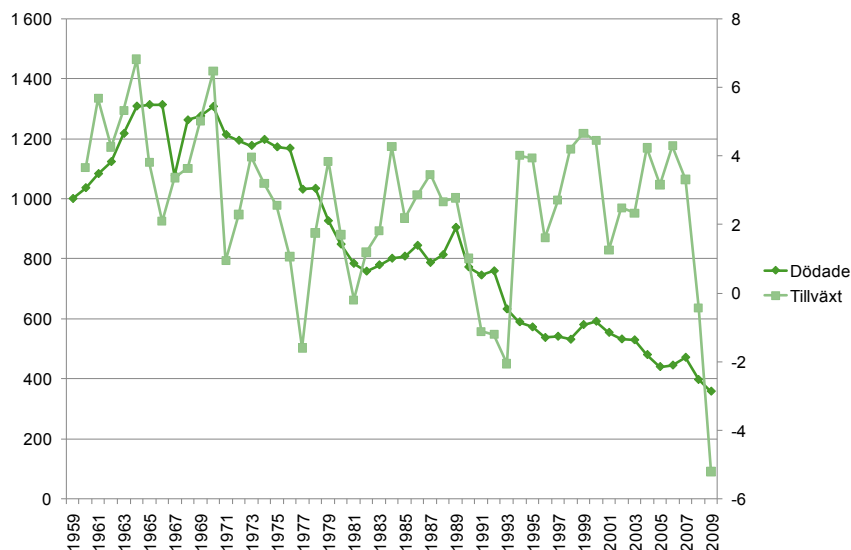
Antalet dödade i trafiken har nu minskat två år i rad, med 16 procent 2008 och med 10 procent 2009. Samtidigt har det varit en period av kraftig ekonomisk tillbakagång. BNP i fasta priser minskade med några tiodels procent 2008 och med 5 procent 2009. Enligt prognos av Konjunkturinstitutet blir tillväxten i BNP i fasta priser runt 3 respektive 2 procent åren 2010 och 2011. Om nu konjunkturen vänder kan man då förvänta sig att dödstalen kommer att minska långsammare eller till och med stiga?

Det finns betydligt större årlig variation i antal dödade i vägtrafiken än vad det gör i en konjunkturvariabel som till exempel BNP i fasta priser eller för den delen i mängden trafikarbete. Under perioden 1960-2009 har årlig förändring i antal dödade varierat från som lägst -18 procent till som högst +17 procent. Båda dessa extrema år var kring högertrafikomläggningen då antalet dödade sjönk drastiskt 1967 och ökade med nästan lika mycket året därpå. Bortsett från den extrema perioden runt högertrafikomläggningen har årlig förändring i antal omkomna varierat mellan -17 procent (1993) och +11 procent (1989). Tillväxt i BNP mätt i fasta priser har i jämförelse varit som lägst -5 procent (2009) och som högst +7 procent (1994).

I Figur 1.2 visas antal dödade och tillväxt i BNP i fasta priser. Vi ser att under den extrema lågkonjunkturen i början av 1990-talet minskade antalet dödade snabbt. Men även under det senaste decenniet med mestadels hög tillväxt har sammantaget antal dödade minskat kraftigt, om än ökat vissa enstaka år. Den

³ Trafiksäkerhetsutvecklingen 2000-2009. PM 2010-01-03 från Enheten för trafiksäkerhetsanalys och tillgänglighet, Vägverket.

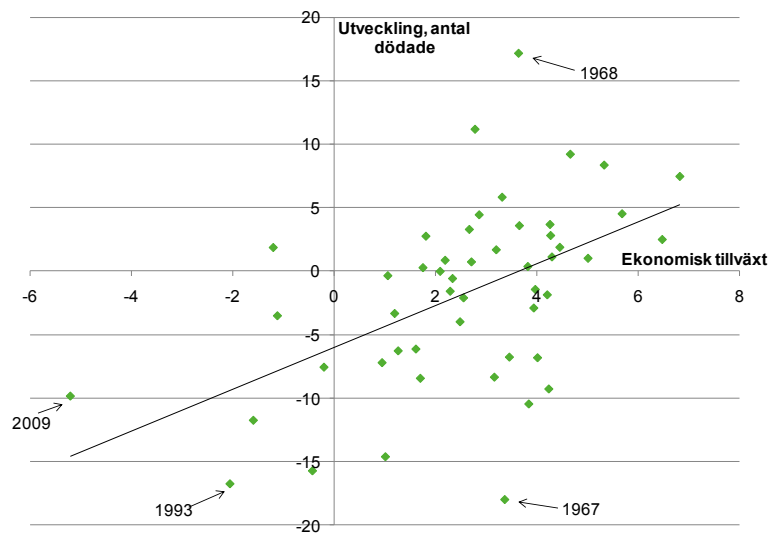
låga ekonomiska tillväxten 2009 har skett samtidigt som en stor nedgång i antal trafikdödade.



Figur 1.2: Antal dödade (vänster axel) och årlig tillväxt i BNP i fasta priser, procent (höger axel), åren 1960-2009.

Källa: Antal dödade från den officiella statistiken och BNP i fasta priser från SCB (www.scb.se)

Om vi visar utvecklingen för serierna i figuren ovan i ett punktdiagram så får vi sambandet i Figur 1.3. Korrelationen mellan serierna är 0,51 och en linjär regressionslinje är infogad.



Figur 1.3: Procentuell ekonomisk tillväxt (BNP i fasta priser) på x-axeln och procentuell utveckling i antal dödade i vägtrafiken på y-axeln, 1960-2009.

Källa: Antal dödade från Trafikanalys och BNP i fasta priser från SCB (www.scb.se)

Några extrema år är markerade. Åren 1993 och 2009 är två exempel på år i ekonomisk tillbakagång och samtidigt stora minskningar i antal dödade i vägtrafiken. 1967 och 1968 var båda år med hög ekonomisk tillväxt där högertrafikomläggningen gav först ett stort fall i antal dödade och året efter nästan lika stor ökning igen (se avsnitt 1.1). Mönstret i figuren är att år med hög positiv ekonomisk tillväxt, då stiger dödstalen eller minskar lite, medan år med låg eller negativ tillväxt, då minskar dödstalen mer. Lågkonjunktur verkar alltså vara av godo för dödstalen i trafiken.

År 2010 är ännu inte till ända men om antal trafikdödade fördelar sig över årets månader på samma sätt som under de senaste tio åren blir antal dödade för hela 2010 knappt 290 personer,⁴ en minskning med nästan 20 procent jämfört med 2009. En så stor procentuell minskning skulle vara den största årliga minskningen sedan andra världskriget (se Figur 1.1). Som det ser ut i oktober månad kan alltså 2010 bli ett av åren med både positiv ekonomisk tillväxt och samtidigt kraftigt minskade dödstal i vägtrafiken.

Riksdagen fastställde i maj 2009 det förslag till nytt etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen enligt regeringens proposition *Mål för framtidens resor och transporter* (prop. 2008/09:93): Inom vägtransportssystemet bör antalet omkomna halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020 (med basår räknat som medelvärdet för åren 2006-2008). Under åren 2006-2008 omkom i genomsnitt 440 personer per år i vägtrafiken. En halvering innebär därmed att antalet omkomna ska minska från 440 till högst 220 år 2020. Om man ska nå halveringsmålet krävs fram till 2020 en genomsnittlig årlig minskning i antalet dödade på 4,3 procent. Det är i linje med de senaste två decenniernas utveckling. Perioden 1990-2009 var den genomsnittliga årliga minskningen 3,8 procent och åren 2000-2009 i genomsnitt 4,9 procent. Det ser alltså ut som om halveringsmålet är möjligt att nå till 2020 om nuvarande trend fortsätter.

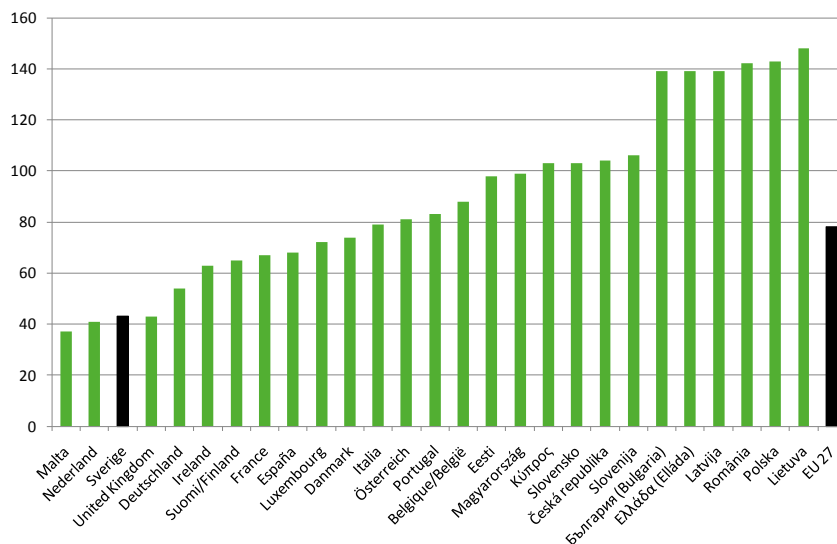
1.3 Vägtrafikdödade i Europa

Inom Europeiska unionen inträffar varje år över en miljon vägtrafikolyckor med personskador där knappt 35 000 personer omkommer (år 2009) och mångdubbelt fler skadas. Det finns en vitbok upprättad av Kommissionen med beskrivning av de problem som finns för trafiksäkerheten: för höga hastigheter, otillräcklig bältes- och hjälmanvändning, alkoholkonsumtion med mera. EU:s förestående utvidgning innebär en utmaning eftersom trafiksäkerheten generellt är sämre i de nya medlemsländerna.⁵ Målet för EU är att mellan åren 2000 och 2010 halvera antalet dödade i vägtrafiken. Mellan 2000 och 2008 (det senaste året för vilket statistik finns tillgängligt) har antalet dödade i trafiken inom EU 27 minskat med ungefär 29 procent. För Sveriges del kommer antal dödade mellan 2000 och 2010 (preliminära siffror enligt beräkning i fotnot 4) att minska med lite drygt 50 procent. Sveriges trafikdödade utgör dock bara ungefär en procent av alla dödade inom EU 27.

⁴ I skrivande stund är preliminärt antal dödade till och med september 2010 känt: 215 personer. Under de senaste tio åren (2000-2009) har årets tre första kvartal utgjort 75,7 procent av de omkomna på årsbasis. Med samma fördelning för 2010 skulle antal dödade under hela året sluta på 215/0,757≈284 personer.

⁵ Vitbok - Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden (KOM/2001/0370)

Sverige framhålls ofta som ett föregångsland på trafiksäkerhetsområde och ligger sedan länge bland de länder som har allra lägst antal dödade per invånare. Sverige har drygt hälften så många trafikdödade per invånare som EU 27 i genomsnitt. Antal dödade per miljon invånare för EU 27 visas i Figur 1.4.

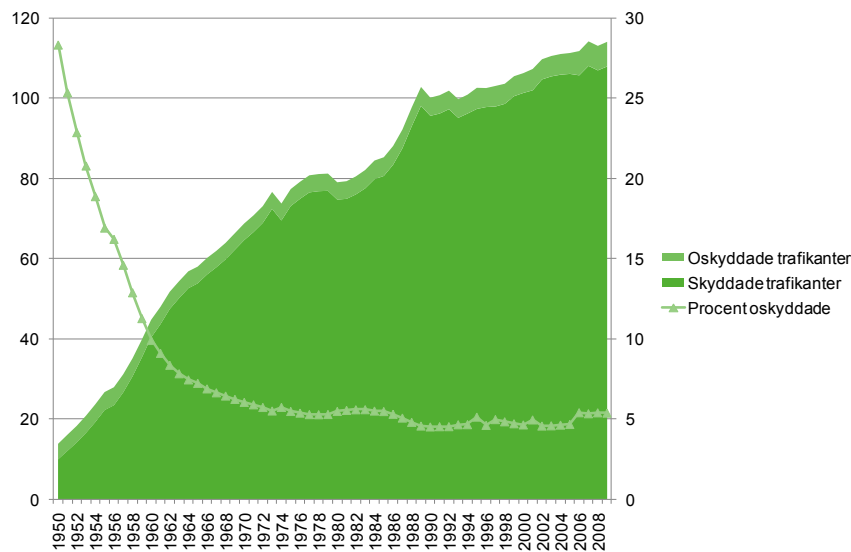


Figur 1.4: Antal dödade per miljon invånare i EU 27. År 2008.

Källa: Source : CARE (EU road accidents database) or national publications. European Commission / Directorate General Mobility and Transport.

1.4 Exponering för risk att dödas i vägtrafiken

Vi reser inte idag som vi reste för bara några decennier sedan. Vi reser längre sträckor i genomsnitt och framför allt reser vi mer med personbil. I Figur 1.5 visas trafikarbetet för persontransporter på väg, miljarder personkilometer som skyddade respektive oskyddade trafikanter. Vårt totala resande i vägtrafikmiljö har sedan 1950 åttafaldigats. Resandet som skyddad trafikant (personbil och buss) har nästan elvafaldigats medan resandet som oskyddad trafikant (MC, moped, cykel och som gående) ökat med blygsamma 60 procent under samma period. Andelen av resandet som oskyddad trafikant minskade snabbt under 1950- och 1960-talen och ligger sedan många år stabilt runt fem procent. Av de kilometer som vi rör oss i vägtrafiken varje år är alltså ungefär fem procent som oskyddade trafikanter och övriga 95 procent som skyddade trafikanter.



Figur 1.5: Resandet i vägtrafik som skyddad respektive oskyddad trafikant, åren 1950-2009. Miljarder personkilometer (vänster axel) samt procent som oskyddade trafikanter (höger axel)

Källa: Transportarbete för person- respektive godstrafik finns på Trafikanalys hemsida, www.trafa.se/Statistik/Transportarbete

Anm: Som skyddade trafikanter räknas personer som färdas i personbil och buss (lastbil saknas uppgifter för) och som oskyddade trafikanter personer som färdas på motorcykel, moped eller cykel samt gående.

I rapporten kommer vi att visa främst antal dödade i vägtrafiken, hur antalet utvecklats över tiden och fördelningen mellan olika grupper. För att jämförelser mellan olika grupper ska bli meningsfullt behöver vi relatera antalet dödade till hur mycket de dödade exponerats för risk att drabbas. För detta används uppgifter om färdlängder från den nationella resvaneundersökningen som senast gjordes för det brutna året 2005/2006. Antal dödade i förhållande till färdlängd kallar vi realiserad risk eller kort *risk*.⁶

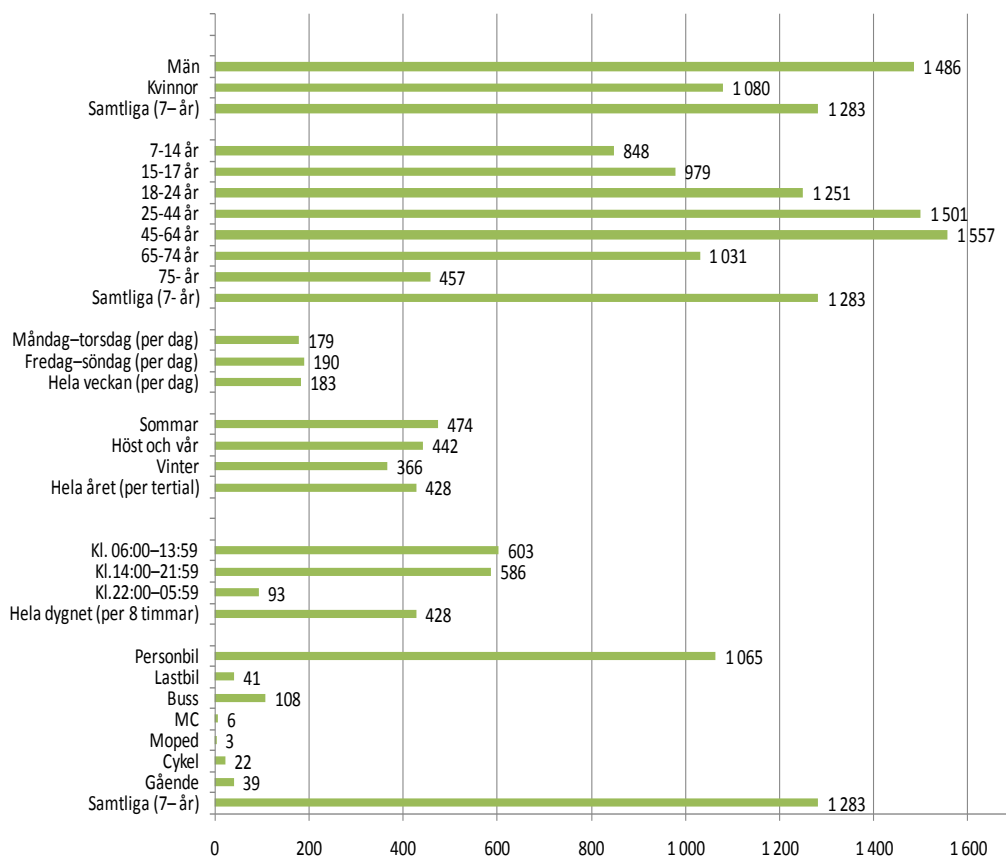
Olika grupper rör sig olika mycket i vägtrafiken och rör sig också på olika sätt i vägtrafiken. Vissa grupper är mer riskbenägna och har till exempel högre benägenhet att köra för fort eller köra alkoholpåverkade. Det är inte möjligt att på ett sammanfattande sätt beskriva olika gruppers *sätt* att röra sig i vägtrafikmiljö men vi kan beskriva *hur mycket* de rör sig i vägtrafik, med vilka färdssätt, vid vilka tider på dygnet och vilka årstider etcetera.

I Figur 1.6 visas hur många mil per år olika grupper rör sig i vägtrafikmiljö, det vill säga med personbil, buss, lastbil, motorcykel, moped, cykel eller som gående.⁷ Totalt reser vi i genomsnitt 1 283 mil i vägtrafikmiljö under ett år. Män reser 38 procent längre än kvinnor, 1 486 mil mot 1 080 mil. Gruppen 25-64 år reser mer än yngre och äldre. Vi rör oss marginellt mer per dag under helgerna (fredag-söndag) är övriga veckodagar och mer på sommaren än under övriga årstider. Under natt och tidig morgon (kl.22:00-05:59) rör vi oss betydligt mindre

⁶ Man kan också uttrycka risk i antal dödade i förhållande till befolkningen eller liknande. När vi använder denna definition framgår det av texten.

⁷ Det finns också en kategori övrigt (traktor, hästeskippage med mera) men den är så liten att vi bortser från den.

än under övriga tider på dygnet. Personbilen dominerar stort bland trafikslagen och 83 procent av den genomsnittliga årliga sträckan i vägtrafik görs med personbil. Resandet som skyddad trafikant (personbil, buss och lastbil) utgör 95 procent av resandet i vägtrafikmiljö och resterande 5 procent således som oskyddad trafikant.



Figur 1.6: Genomsnittlig färdlängd i vägtrafikmiljö, mil per person och år, året 2005/2006.

Källa: Den nationella resvaneundersökningen 2005/2006 (SIKA Statistik 2007:19).

De genomsnittliga färdlängderna ovan, uppräknat som total exponering för hela befolkningen i Sverige, används i rapporten för att beräkna *risk att dödas i vägtrafiken*. Risken uttrycks som antal dödade per miljard personkilometer. Det finns flera tidigare resvaneundersökningar men inte för varje år. När risker beräknas i kapitel 3 används resvaneundersökningen 2005/2006 för hela perioden 2000-2009. Resvanor är relativt trögrörliga fenomen och förändringarna över ett decennium torde vara av marginell betydelse för våra beräkningar.⁸

⁸ Resvaneundersökningen baseras på intervjuer med personer 6-84 år. Vi väljer att endast inkludera personer i skolåldern och uppåt. Hur exponering korrigeras för hänsyn till personer äldre än 84 år förklaras i avsnitt 6.5.

1.5 Självmord

Med en *olycka* avses som regel en plötslig, oavsiktlig och oönskad händelse. I idealfallet skulle därmed självmord och självmordsförsök – som har karaktären av planerade och avsiktliga händelser – exkluderas ur all statistik över olyckor, dödade och skadade. Att säkert identifiera vad som är en regelrätt olycka och vad som är ett självmord eller självmordsförsök är dock svårt. Den officiella statistiken som presenteras i denna rapport baseras på polisens rapportering från olycksplatser. Polisen anger i underlaget för statistiken ingen information om deras eventuella misstanke om självmord eller självmordsförsök (se Bilaga 1). I vissa andra länder gör polisen detta och uppgifterna används sedan för att exkludera dessa förmodade självmord från de trafikdödade.⁹ I den svenska officiella statistiken inkluderas självmord och självmordsförsök i olyckor, skadade och dödade.

Den officiella statistiken över vägtrafikdödade inkluderar alltså självmord men kan vi ändå säga något om hur många de är? De fall där det finns ett regelrätt avskedsbrev har de senaste 15 åren varierat mellan ett och tio fall per år med ett genomsnitt på drygt fyra fall per år (se avsnitt 6.3). Man kan också använda information från Socialstyrelsens dödsorsaksregister. Enligt våra beräkningar av ett genomsnitt för perioden 1998-2008 (det senaste året med information från dödsorsaksregistret) är en uppskattning att antal självmord i vägtrafiken mellan 9 och 27 fall per år. Dessa självmord utgör därmed mellan en och två procent av de trafikdödade (se vidare avsnitt 6.3).

I Trafikanalys uppdrag ligger att från och med 2010 redovisa antal dödade i regelrätta olyckor och antal självmord var för sig, inom samtliga trafikslag. Ett utvecklingsarbete pågår för att hitta en pålitlig metod för att kunna skilja ut självmorden i vägtrafiken.

⁹ För en jämförelse mellan rutiner i Sverige och ett antal andra länder se "Suicide and natural deaths in road traffic – review" (<http://www.monash.edu.au/muarc/reports/muarc216.pdf>).

2 Åtgärder för trafiksäkerheten 2009

Vi vill nämna två regeländringar som infördes under 2009 och som berör trafiksäkerheten. Från och med 2010 ska dubbade däck tas av senast 15 april mot tidigare 30 april (se vidare Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2009:90). Om det är vinterväglag får dubbdäcken liksom tidigare behållas på längre.

För att köra så kallad EU-moped (moped klass I, konstruerad för att köras i hastighet om max 45 km/timme) krävs från och med 1 oktober 2009 körkort. Tidigare var det tillräckligt med ett förarbevis. För moped klass II krävs förarbevis från och med 1 oktober 2009 (se vidare www.transportstyrelsen.se för regler om mopeder). Vi kommer att se i kapitel 4 att för de trafikskadade som uppsöker slutenvård är mopedister och motorcyklister sammantaget den snabbast växande patientgruppen.

Trafiksäkerhetsarbetet är en pågående process där trafiksäkerhetsmiljön kontinuerligt förbättras. Aktörer är Trafikverket, Transportstyrelsen, kommuner, biltillverkare och en rad andra offentliga och privata aktörer tillsammans med folkrörelseorganisationerna. En rad åtgärder genomförs årligen inom vägtransportsektorn för att höja säkerheten men det finns ingen samlad bild över hur stor omfattningen är av genomförda åtgärder. Detta gäller särskilt insatser som vidtagits i syfte att ändra trafikanternas beteende, samt de fysiska åtgärder som genomförts på det kommunala vägnätet. På tillståndsnivå (exempelvis andel bältade) finns dock till viss del möjlighet att beräkna teoretiska effekter.

Hastighetsgränssystemet ses över under perioden 2008–2011. År 2008 justerades hastighetsgränserna på större nationella vägar och under 2009 på regionala vägar. Under 2009 infördes ändrade hastighetsgränser på 1 700 mil väg. Hastigheten anpassas efter hur säker vägen är. Målet är främst att hitta en balans mellan kraven på trafiksäkerhet, miljö, tillgänglighet och positiv regional utveckling. Totalt har hastighetsgränserna sänkts på 1 540 mil väg, samtidigt som 170 mil väg fått högre gällande hastighetsgräns. Ytterligare 25 mil väg har försetts med trafiksäkerhetskameror.

Utbyggnaden av mitträcken har fortsatt i samma utsträckning som under senare år. Ungefär 20 mil mötesseparerad väg har tillkommit under 2009, varav 2 mil motorväg. Drygt 90 mil har försetts med mitträffling. Utöver detta har vissa korsningar och sidoområden åtgärdats. Vid utgången av 2009 var 61 procent (53 procent år 2008) av trafikarbetet på vägar med hastighetsgräns över 80 km/h mötesseparerat. Målet är att fram till 2020 öka denna andel till 75 procent.

Medelhastigheten på vägarna (endast statliga mäts) har minskat under de senaste fyra åren. Under 2009 bedöms hastigheten ha minskat med cirka 0,5 procent. Andelen bältade i framsätet uppgick till 96 procent under 2009. Det är samma nivå som 2007 och något högre än 2008. Utbytet av äldre bilar som skrotades ut och nyregistrering av säkrare bilar har fortsatt i samma storleksordning som de senaste åren. Inom alkoholområdet syns inga förbättringar.

De sammanlagda effekterna av de trafiksäkerhetsåtgärder som genomförts och de tillståndsförändringar som skett beräknas av Trafikverket¹⁰ ge i storleksordningen 30 färre dödade och 150 färre svårt skadade per år.

2.1 Viktiga årtal för vägtrafiksäkerheten

- 1923 Den första straffbestämmelsen mot rattfylleri i Sverige införs. I lagen kombineras berusning med hastighetsöverträdelse.
- 1925 Lagen från 1923 ändras så att det blir straffbart att vara ”synnerligen berörd av starka drycker” även om föraren respekterar gällande hastighetsbegränsning.
- 1934 Ny lag införs om blodundersökning i brottsmål, bland annat trafiknykterhetsbrott. Riksdagen fattar beslut om en särskild lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon. Därmed reglerades rattfylleri inte längre i motorfordonsförordningen utan i en särskild lag
- 1934 Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) bildas.
- 1941 Sverige inför som andra land i världen (efter Norge) promillegränser för rattfylleri. Enligt den så kallade promillelagen med två promillegränser blir det straffbart att köra motorfordon om blodalkoholhalten översteg en viss koncentration. Den lägre straffbarhetsgränsen sätts till 0,8 promille och den högre till 1,5 promille.
- 1955 Begränsningen till 50 km/tim i tätort införs. I övrigt gäller fri fart utom för vissa fordonsslag och fordonskombinationer.
- 1957 Den lagliga promillegränsen för alkohol sänks från 0,8 till 0,5 promille och kallas nu *rattonykterhet*.
- 1965 Obligatorisk kontrollbesiktning av fordon införs.
- 1967 Sverige går över till högertrafik den 3 september klockan 04:50. Dagen kallas *Dagen H*. Vid denna tid införs också hastighetsbegränsning på motorväg där tidigare fri fart gällt. Obligatorisk kontrollbesiktning av fordon införs detta år.
- 1968 Trafiksäkerhetsverket (TSV) bildas.
- 1971 Differentierade hastighetsgränser införs.
- 1975 Lag om bilbälte i framsätet införs.
- 1986 Lag om bilbälte för vuxna i baksätet införs.
- 1988 Lag om bilbälte/skyddsanordning för barn i baksätet införs.
- 1990 Riksdagen beslutar om sänkt promillegräns för alkohol från 0,5 till 0,2 promille. Benämningen på överträdelse ändras från rattonykterhet till *rattfylleri*. Lagen träder i kraft 1 juli 1990 och gränsen gäller fortfarande.
- 1992 TSV:s uppgifter övertas av Vägverket som bildas detta år.
- 1994 1 februari införs en ny och strängare lag för rattfylleri. Gränsen för grovt rattfylleri sänks från 1,5 till 1 promille. Maximistraffet höjs från ett års fängelse till två år.
- 1999 Vinterdäck regleras för första gången i lag i och med Trafikförordningen.¹¹
- 1999 En lag om nollgräns för narkotika i trafiken träder i kraft 1 juli. Det blir en generell lag att förare och passagerare ska använda bälte i alla lätta och tunga fordon.

¹⁰ 1 april 2010 övertog den nya myndigheten Trafikverket verksamheten från Vägverket och Banverket.

¹¹ Trafikförordningen SFS 1998:1276, Kap. 4, 18a§

- 2005 Lagen om cykelhjälm träder i kraft 1 januari. Alla barn och ungdomar under 15 år ska använda hjälm när de cyklar eller blir skjutsade på cykel.¹²
- 2008 Under året börjar Vägverket och vissa kommuner införa nya hastighetsgränser som bygger på ett mer flexibelt tiostegssystem. De tidigare hastighetsgränserna kompletteras med 40, 60, 80, 100 och 120 km/tim.
- 2009 För att köra så kallad EU-moped (moped klass I, konstruerad för att köras i hastighet om max 45 km/timme) krävs från och med 1 oktober körkort. Tidigare var det tillräckligt med ett förarbevis. För moped klass II (konstruerad för att köras i hastighet om max 25 eller 30 km/timme) krävs nu förarbevis.

Källor för årtalen ovan:

Brüde, Ulf (2009). Minibasstatistik över olyckor och trafik samt andra bakgrundsfaktorer. VTI notat 14-2009.

Folkesson, Christer, och Sjöström, Lars Olov (2007). Rättspraxis vid rattfylleri – en lägesbeskrivning med krav på förändringar. NTF Rapport mars 2007.

Vägverket (2005). Regeringsuppdrag om hastighetsgränserna på vägarna, Vägverket rapport 2005:100.

Svensk författningssamling, se till exempel www.regeringen.se

Trafikverkets hemsida, www.trafikverket.se

Transportstyrelsens hemsida, www.transportstyrelsen

Stockholms stadsbiblioteks hemsida, www.biblioteket.se

Nationalencyklopedin, www.ne.se

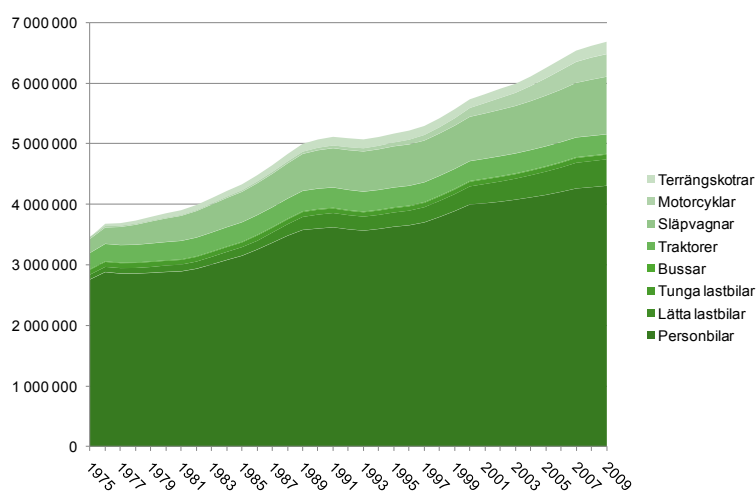
¹² Trafikförordningen SFS 1998:1276, Kap.6, 4a§

3 Omständigheter kring dödsolyckorna

3.1 Skyddade och oskyddade trafikanter

Trafikanter kan delas upp i skyddade och oskyddade. Skyddade trafikanter kallar vi dem som färdas i personbil, lastbil och buss medan oskyddade trafikanter är de som färdas med motorcykel, moped, cykel eller som gående. Risken att dödas per kilometer är mångdubbelt större som oskyddad trafikant (se vidare avsnitt 3.8). Propositionen *Mål för framtidens resor och transporter* (prop. 2008/09:93) säger att för att uppfylla det så kallade funktionsmålet för tillgänglighet, bör förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras. I samband med detta påpekas säkerhetsaspekten för gångtrafikanter och cyklister och nödvändighet av åtgärder, framför allt i den kommunala trafikplaneringen.

Utvecklingen av fordonsparken säger en del om hur vi reser i vägtrafiken. I Figur 3.1 visas parken av registrerade fordon i trafik i Sverige. Fordonsparken totalt har nära nog fördubblats sedan 1975. Det största fordonsslaget är personbilar som ökat från knappt 2,8 miljoner till drygt 4,3 miljoner mellan 1975 och 2009, en ökning med 56 procent. Antal personbilar i trafik har bara minskat under fyra enstaka år sedan 1975, nämligen 1977 och 1978 samt 1992 och 1993, det vill säga under andra oljekrisen respektive 1990-talets djupa lågkonjunktur. För övrigt har antal personbilar i trafik ökat varje enskilt år sedan andra världskrigets slut.¹³



Figur 3.1: Antal fordon i trafik fördelat på fordonsslag, åren 1975-2009.

Källa: Antalet avses sista december respektive år enligt SCB:s statistikdatabas (www.scb.se).

¹³ Enligt äldre fordonstatistik från SCB, syns inte i figuren.

Lastbilar i trafik har ökat snabbt i antal och parken har mer än tredubblats mellan 1975 och 2009. Det är helt och hållet de lätta lastbilarna som står för ökningen. En lätt lastbil har en totalvikt om maximalt 3 500 kg medan en tung lastbil är tyngre än så. De tunga lastbilarna har sedan 1975 legat på en ganska konstant nivå på runt 80 000 lastbilar i trafik, medan de lätta lastbilarna i trafik under samma period mer än femdubblats, från 77 000 till 436 000. Även om de tunga lastbilarna inte varierar mycket i antal förändras deras totalviktsfördelning. De tunga lastbilarna blir allt tyngre i bemärkelsen att de består till allt större del av riktigt tunga lastbilar, vilka också kör de längsta sträckorna i genomsnitt.¹⁴

Antalet motorcyklar inklusive EU-mopeder (moped klass I) har mer än åttafaldigats sedan 1975. De så kallade EU-mopederna är ett relativt nytt inslag i den svenska trafiken. I slutet av 1999 fanns 400 EU-mopeder i trafik och i slutet av 2009 fanns knappt 92 000 i trafik plus mer än 125 000 avställda EU-mopeder.¹⁵ Moped klass II behöver inte registreras och vi vet därför inte hur många sådana det finns.

Förutom att fordonsparken ökar i antal som vi såg i Figur 3.1 är trenden det senaste decenniet att personbilar, lätta lastbilar, tunga lastbilar och bussar körs allt längre sträckor i genomsnitt.¹⁶ Sammanfattningsvis har vi en situation med allt fler fordon för person- och godstransporter, som körs allt längre sträckor. Vi rör oss allt mer med fordon medan andelen som gående/cyklister är låg.

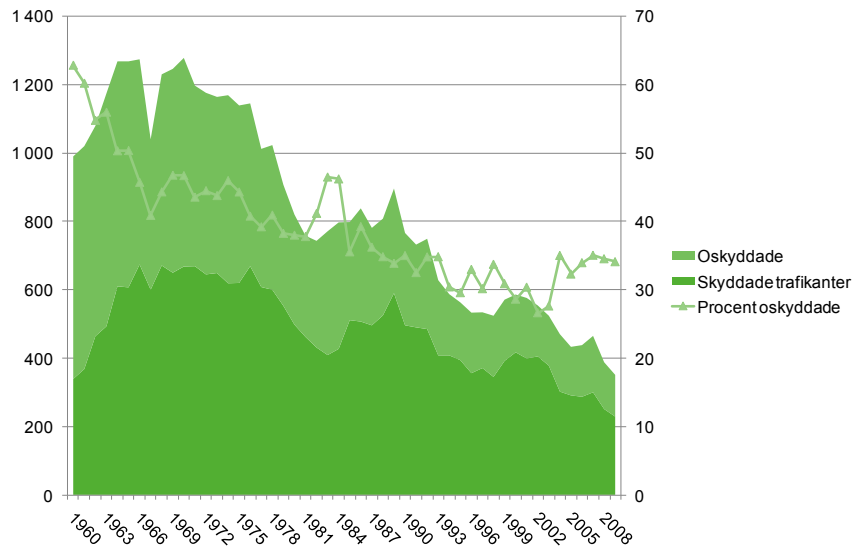
En indelning av trafikanter som vi ska titta närmare på är skyddade respektive oskyddade trafikanter. Med skyddad trafikant menas en som färdas med personbil, lastbil eller buss. Med oskyddad trafikant menas en person som åker motorcykel, moped, cykel eller som går.¹⁷ I Figur 3.2 nedan visas antal omkomna skyddade respektive oskyddade trafikanter 1960-2009 samt andel av de omkomna som varit oskyddade trafikanter. Antalet dödade totalt har minskat med 65 procent, bland skyddade trafikanter med 32 procent och bland oskyddade med hela 81 procent. Andelen oskyddade trafikanter av de dödade har under perioden minskat från 63 procent till 34, där andelen var så låg som 25 procent för tio år sedan. Möjliga förklaringar till den över decennierna minskande andel oskyddade trafikanter bland de omkomna är dels att vi rör oss mindre som oskyddade trafikanter (se avsnitt 1.4), dels att trafiksäkerhetsarbete lagts ned på att separera trafik med bilar från cyklister/gående. Under det senaste decenniet har det totala antalet trafikdödade nära nog halverats med gynnsam utveckling för alla delgrupper utom mopedister och motorcyklister som ökat.

¹⁴ Se "Lätta och tunga lastbilar 2008" (SIKA Statistik 2009:13).

¹⁵ Officiell statistik om fordon för året 2009 finns i Trafikanalys/SIKA:s publikation "Fordon 2009". Mopeder klass II (konstruerad för att köras i hastighet om max 25 eller 30 km/timme) registreras inte och därmed vet vi inte hur många mopeder av detta slag som finns. För att köra EU-moped (moped klass I, konstruerad för att köras i hastighet om max 45 km/timme) krävs från och med 1 oktober 2009 körkort. Tidigare var det tillräckligt med ett förarbevis och de som fyllde 15 år innan 1 oktober 2009 får även fortsättningsvis köra EU-moped med enbart förarbevis. För moped klass II krävs förarbevis från och med 1 oktober 2009. Se vidare www.transportstyrelsen.se för regler om mopeder.

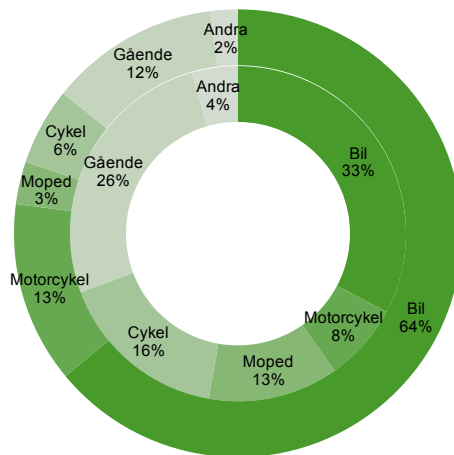
¹⁶ Fordonsstatistiken innehåller uppgifter om körsträckor från och med 1999.

¹⁷ Det finns också en liten grupp övriga trafikanter (hästekipage, traktor med mera) som utgör färre än två procent av de dödade. Vi bortser i diskussionen från denna grupp.



Figur 3.2: Antal dödade skyddade respektive oskyddade trafikanter (vänster axel) samt procent oskyddade (höger axel). Åren 1960-2009.

I Figur 3.3 visas hur de trafikdödade färdats år 1960 respektive 2009. Vi ser att idag dominerar bilar (det vill säga personbilar, lastbilar och bussar) helt som trafikslag bland de trafikdödade, vilket inte var fallet 1960. Det är personbilarna som står för majoriteten av bilarna och det är endast ett fåtal som omkommer i buss eller lastbil. Under 2009 omkom ingen i buss och tio personer i lastbil: sex förare och fyra passagerare. Dödade cyklister, mopedister och gående har minskat sina andelar mellan 1960 och 2009 medan dödade motorcyklister har ökat sin andel.¹⁸

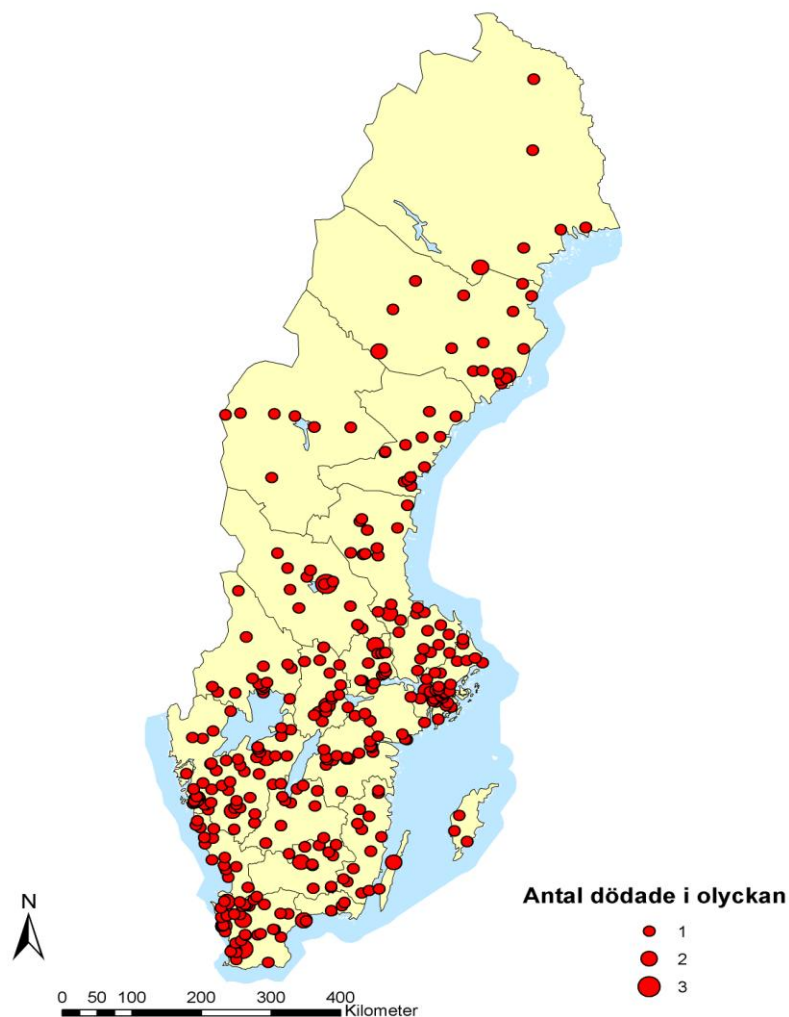


Figur 3.3: Andel av de dödade i olika trafikantkategorier, 1960 (inre cirkeln) respektive 2009 (yttre cirkeln).

¹⁸ Trafikslaget "andra" består av till exempel traktorer och hästekipage.

3.2 Olycksplats

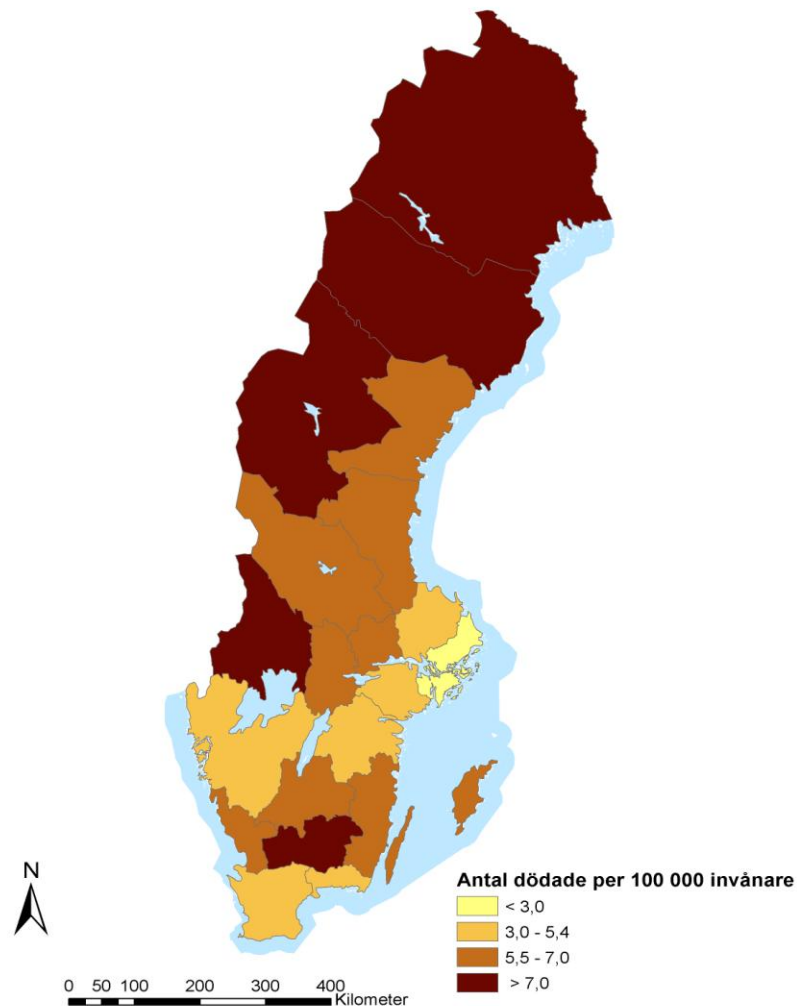
På kartan i Figur 3.4 visas var de 336 dödsolyckorna under 2009 inträffade. I två olyckor under 2009 omkom tre personer i samma olycka. Inte i någon olycka under 2009 omkom fler än tre personer. I de allra flesta dödsolyckorna, 316 stycken eller 94 procent av alla dödsolyckor, omkom en person.



Figur 3.4: Vägtrafikolyckor med dödlig utgång, år 2009.

Variationen mellan länen är stor om man mäter antalet trafikdödade i förhållande till länets befolkning. I Figur 3.5 visas genomsnittet för de senaste tio åren. Länen med högst antal dödade i förhållande till befolkningen finns främst i norra Sverige men även i Götaland. Jämtlands län har under det senaste decenniet haft högst dödstal i trafiken, mer än tre gånger så högt som Stockholms län som haft lägst. Storstäderna har samtliga lägre dödstal än deras respektive län som

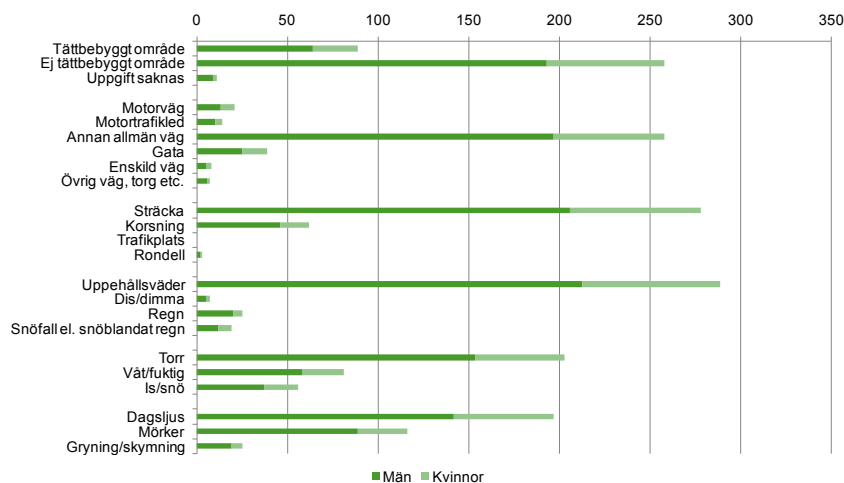
helhet. I riket dödades 3,9 personer per 100 000 invånare i vägtrafiken under 2009, ett dödstal som minskat med 60 procent sedan 1985.¹⁹



Figur 3.5: Antal dödade i vägtrafikolyckor per 100 000 invånare. Genomsnitt för åren 2000-2009.

I Figur 3.6 visas hur de trafikdödade under 2009 fördelar sig över olika omständigheter kring olyckan. 25 procent av de dödade omkom inom tätbebyggt område. Denna andel har en minskande trend från runt 30 procent 1985. Majoriteten av dödsfallen sker vid uppehållsväder, torr vägbanan och i dagsljus. Observera att vi inte vet något om hur mycket människor exponerar sig för risk i vägtrafiken efter motsvarande förhållanden.

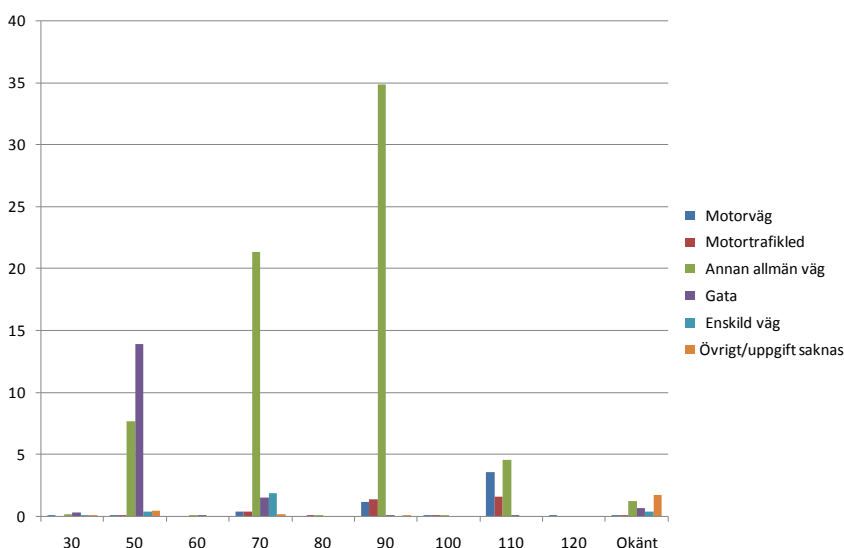
¹⁹ Se Tabell 6.4 i Bilaga 2 (tabellbilagan).



Figur 3.6: Fördelning av omkomna personer i vägtrafikolyckor efter omständigheter kring olyckan. Antal män respektive kvinnor år 2009.

Källa: Tabell 1.3 i Bilaga 2 (tabellbilagan). Kategorin "uppgift saknas" exkluderas i figuren.

De allra flesta omkommer på så kallad annan allmän väg och de vanligaste hastighetsgränserna är 70 eller 90 km/h. Andelar för vägtyp och hastighetsgräns har båda varit stabila under hela perioden 1985-2009. I Figur 3.7 visas procent av dödade i vägtrafiken totalt 1985-2009 efter vägtyp och hastighetsgräns. 35 procent har omkommit på allmän väg med 90 km/h, 21 procent på allmän väg med 70 km/h och 13 procent på gator med 50 km/h. Det är ovanligt att personer dödas på vägar med hastighetsgräns 100 km/h eller högre.



Figur 3.7: Procent av totalt antal dödade efter vägtyp och hastighetsgräns. Genomsnitt åren 1985-2009.

De nya hastighetsgränserna 40, 60, 80, 100 och 120 km/h började införas under 2008. Trafikverket redovisar att hastigheten totalt sänkts i och med de nya gränserna, vilket lett till längre restider men samtidigt uppskattar man att konsekvensen varit färre dödsfall och mindre koldioxidutsläpp.²⁰

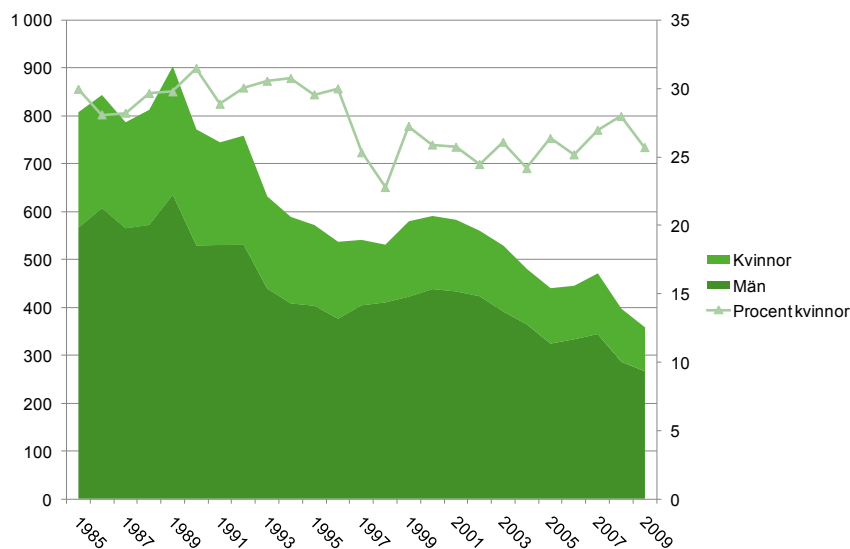
En viktig trafiksäkerhetsåtgärd är utbyggnad av så kallade 2+1-vägar, det vill säga vägar där trafik i de två riktningarna separeras av ett mitträcke. 2+1-vägar mätt i kilometer har byggts ut snabbt och sträckan har mer än tiodubblats de senaste tio åren. Idag är ungefär 4 procent av det statliga vägnätet 2+1-vägar (enligt Nationella vägdatabasen, Trafikverket). Vår statistik innehåller tyvärr inga uppgifter om huruvida olyckorna skett på en 2+1-väg.

3.3 Kön

Under 2009 dödades 358 personer i den svenska vägtrafiken, 266 män och 92 kvinnor det vill säga 74 procent av de dödade var män. Männens står för ungefär 58 procent av alla resta kilometer i vägtrafikmiljö (se avsnitt 1.4). Männens står alltså för mer än hälften av resandet i vägtrafikmiljö men inte så mycket som deras andel av de dödade (74 procent). Detta betyder att män är överrepresenterade bland de trafikdödade även när hänsyn tas till färdlängd. Också bland svårt skadade enligt officiell statistik dominerar männen och utgjorde 62 procent under 2009. Bland de trafikskadade som behöver slutenvård på grund av en trafikolycka (se kapitel 4) stod männen under 2009 för 66 procent av vårdfallen och 68 procent av det totala antalet vårdygn.

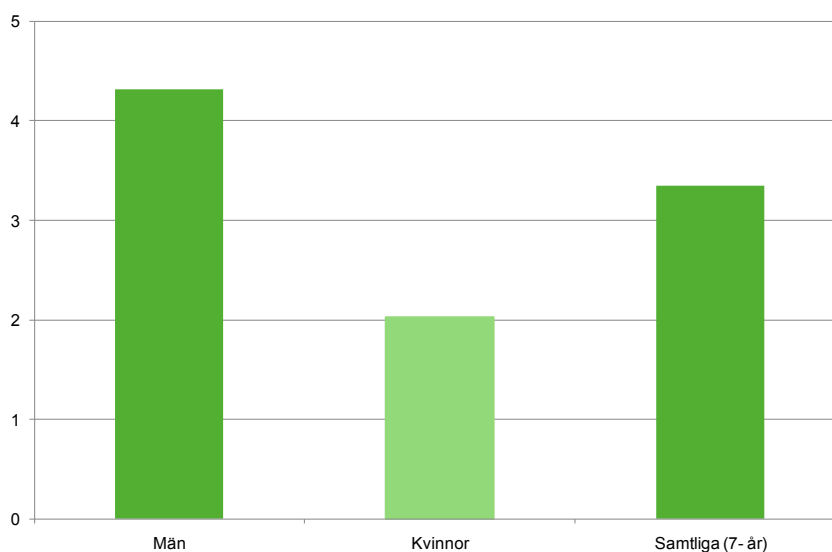
I Figur 3.8 visas antal män och kvinnor som dödats i vägtrafiken åren 1985-2009. Totalt har antalet dödade minskat med 56 procent under perioden, 53 procent bland män och 62 procent bland kvinnor. Kvinnornas andel av de dödade har över de senaste 25 åren minskat från runt 30 procent till ungefär 25 procent.

²⁰ Enligt rapporten "Utvärdering av nya hastighetsgränser", Delrapport mars 2010, Trafikverket. I slutet av 2010 ska Trafikverket lämna en ny rapport till regeringen. Rapporten ska bland annat redovisa hur förändringarna av hastighetsgränserna påverkar trafiksäkerhet, tillgänglighet och miljö. Den ska också visa om det är möjligt att förbättra resultaten genom ytterligare åtgärder (se www.trafikverket.se).



Figur 3.8: Antal dödade män och kvinnor samt procent kvinnor av de dödade. Åren 1985-2009.

I Figur 3.9 visas risken för män respektive kvinnor att dödas i vägtrafikmiljö. Männens risk är 2,1 gånger kvinnornas risk, det vill säga vid givet antal kilometer i vägtrafiken löper männen lite mer än dubbelt så stor risk att dödas som kvinnor. Antalet dödade i vägtrafiken skulle med andra ord kunna minskas avsevärt om män – ur alla aspekter som har betydelse för trafiksäkerheten – i vägtrafiken reste som kvinnor. Om alla män hade samma risk att dödas som kvinnor skulle antalet dödade män mer än halveras. År 2009 skulle antalet omkomna män då ha varit 125 istället för 266 och antalet omkomna totalt under 2009 hade stannat på 217 istället för 358 personer.

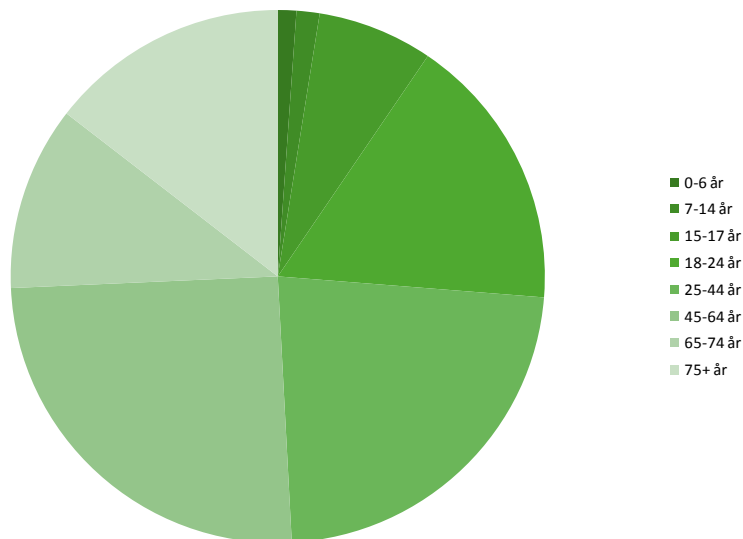


Figur 3.9: Risker för män respektive kvinnor. Antal dödade per miljard personkilometer år 2009.

Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 6.5).

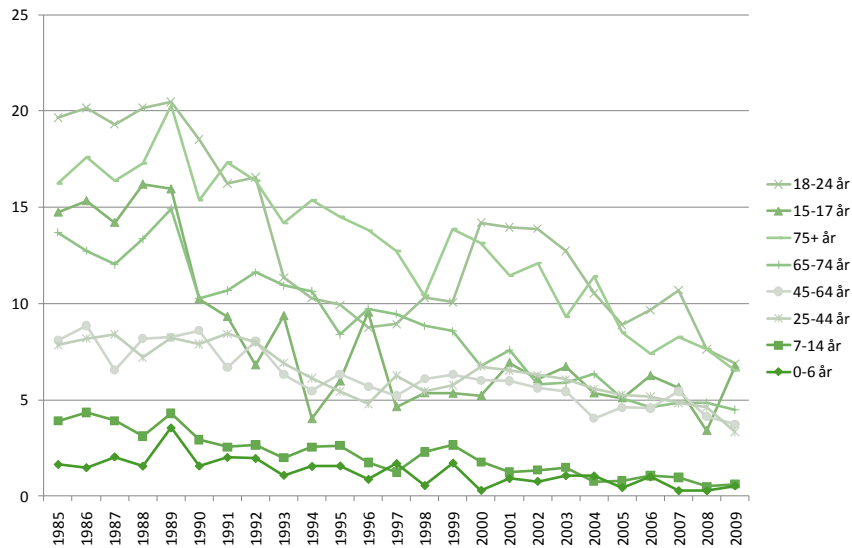
3.4 Ålder

Antalet dödade i trafiken för olika åldersgrupper år 2009 visas i Figur 3.10. Vi ser att ungefär en fjärdedel är yngre än 25 år, en fjärdedel 25-44 år, en fjärdedel 45-64 år och en fjärdedel 65 år och äldre.



Figur 3.10: Fördelningen av antal dödade i vägtrafiken per åldersgrupp. År 2009.

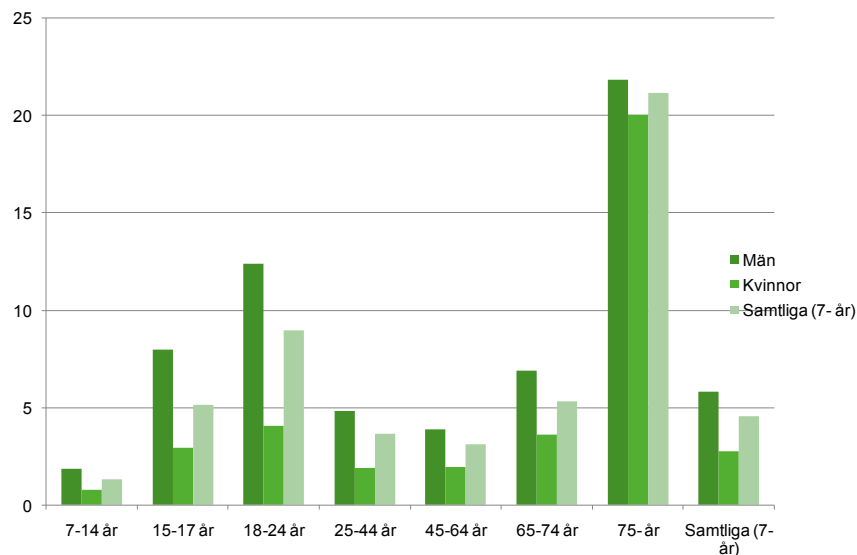
I Figur 3.11 visas antal dödade i olika åldersgrupper i förhållande till 100 000 personer i befolkningen i samma åldersgrupp, åren 1985-2009. Risken för alla åldersgrupper har minskat mycket under den visade perioden. Risken för de yngsta (0-14 år) är mycket låg och högst risk i antal dödade per invånare har grupperna 18-24 år, 15-17 år samt den äldsta gruppen 75 år och äldre. Som genomsnitt 1985-2009 har grupperna 18-24 år respektive 75+ år haft ungefär samma risk och betydligt högre risk än övriga åldersgrupper. Under den visade perioden har risken per 100 000 i befolkningen totalt minskat med 60 procent.



Figur 3.11: Antal dödade i olika åldersgrupper i förhållande till befolkningen i motsvarande grupp. Antal dödade per 100 000 invånare. Åren 1985-2009.

Källa: Befolkning från Statistiska centralbyråns statistikdatabas, www.scb.se.

Kan det stora antalet dödade per invånare för ungdomar, unga vuxna och de äldsta förklaras av att dessa grupper vistas mycket i vägtrafikmiljö, det vill säga exponeras mer än andra åldersgrupper? I Figur 3.12 visas risk som antal omkomna i förhållande till färdlängder, per åldersgrupp och kön.



Figur 3.12: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer, per kön och åldersgrupp. Genomsnitt för åren 2000-2009.

Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 6.5).

Skillnaderna mellan åldersgrupperna ökar då hänsyn tas till färdlängder.

Ungdomar (15-17 år), unga vuxna (18-24 år) och de äldsta (75 år och äldre) har

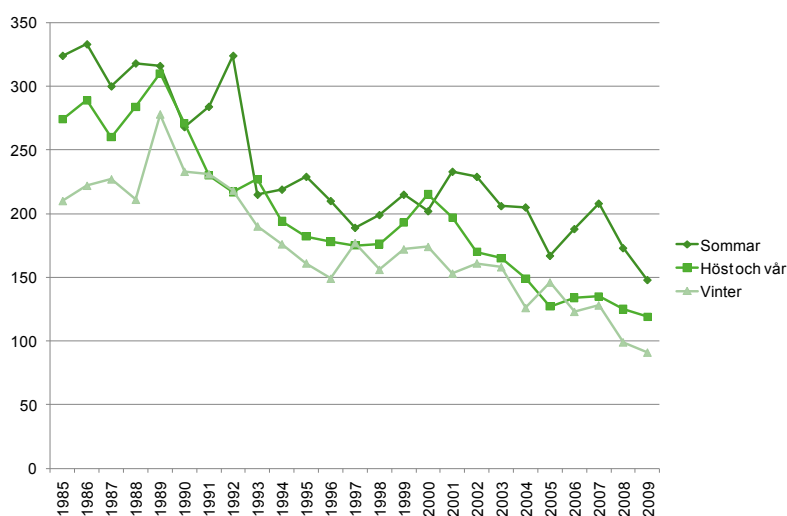
högre risk än övriga att dödas i trafiken. Särskilt de äldsta har en mycket hög risk, mer än fyra gånger så stor som genomsnittet för samtliga åldrar. Att äldre personer löper större risker än yngre i trafiken beror bland annat på att äldre personer är bräckligare i de fall en olycka inträffar och att äldre oftare rör sig som oskyddade trafikanter. I avsnitt 3.8 redovisas hur risken för olika trafikslag varierar med bland annat ålder.

3.5 Årstid

Om man tittar på antal dödade per kalendermånad så omkom under 2009 flest i juli månad (42 personer) och augusti månad (41 personer). Lägst antal omkom i mars (13 personer) och februari (15 personer). Under perioden 1985-2009 har många olika månader växlat mellan att ha flest omkomna i trafiken, men i genomsnitt har flest omkommit under juli, med juni som näst vanligast. Minst antal har omkommit under mars månad, med februari närmast. Spridningen mellan månaderna är dock stor. December månad har varit både den mest och den minst dödsdrabbade månaden. För att lättare kunna beskriva när under året människor omkommer i vägtrafiken har vi delat in året i följande årstider:

- Sommar: juni-september
- Höst och vår: oktober-november samt april-maj
- Vinter: december-mars

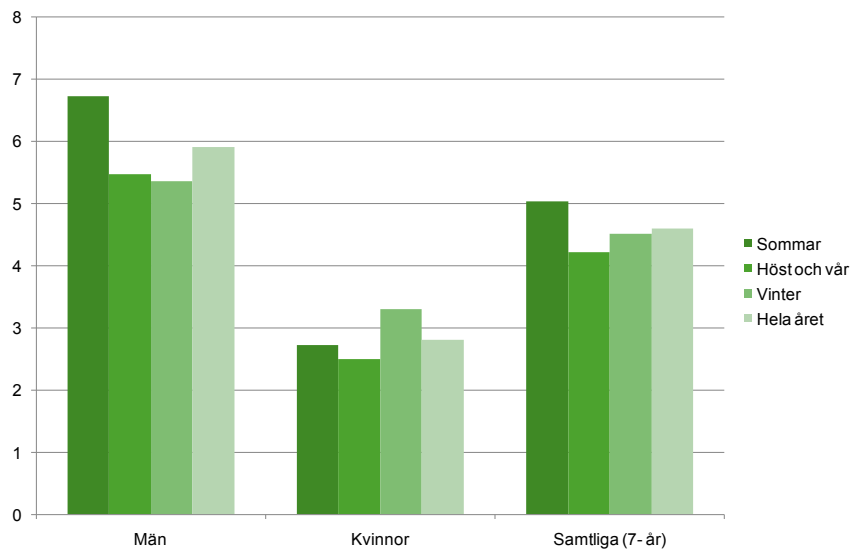
Andel av de dödade per årstid åren 1985-2009 visas i Figur 3.13. Vi ser att flest dödas under sommaren, näst flest under höst och vår och följaktligen minst under vintern. Fluktuationerna är dock stora och årstiderna har under den visade perioden flera gånger bytt plats i rangordningen. Som genomsnitt under tiden 1985-2009 har 39 procent dödat under sommaren, 32 procent under höst och vår och 29 procent under vintern. Dessa andelar har varit stabila över hela den visade perioden.



Figur 3.13: Antal dödade i vägtrafiken efter årstid. Åren 1985-2009.

Anm: Sommar avser juni-september, höst och vår avser oktober-november samt april-maj och vinter avser december-mars.

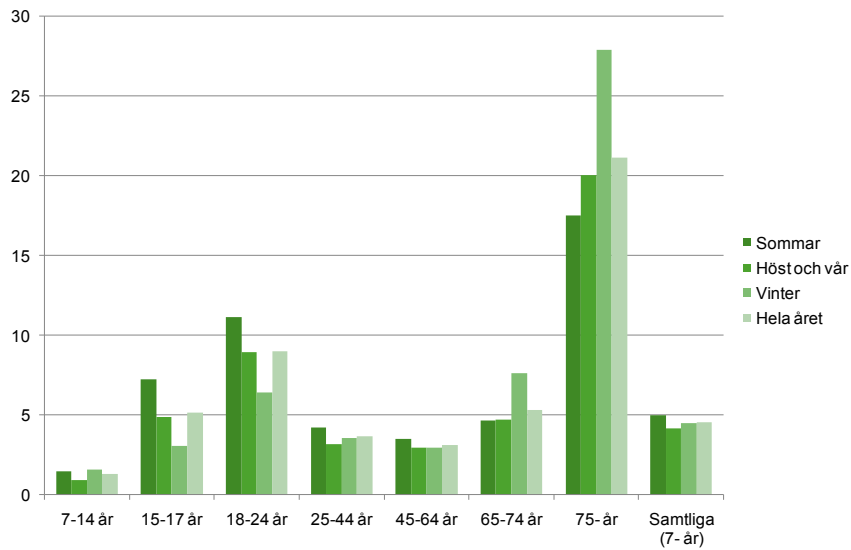
Vi såg i kapitel 1.4 att vi reser mer på sommaren än på vintern. På sommaren reses ungefär 37 procent av årets kilometer i vägtrafikmiljö, 34 procent under höst och vår och resterande 29 procent under vintern. Detta innebär att risken att dödas i vägtrafiken under de olika årstiderna fördelar sig som visas i Figur 3.14 nedan. Den mest riskfyllda årstiden för män är sommaren medan den mest riskfyllda årstiden för kvinnor är vintern. Störst relativa skillnad mellan könen är på sommaren. Då har männen 2,5 gånger så hög risk som kvinnorna mot 2,1 gånger under året som helhet.



Figur 3.14: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer, beräknat per årstid och kön. Genomsnitt för åren 2000-2009.

Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 6.5).

Risken under olika årstider för olika åldersgrupper redovisas i Figur 3.15. Vi ser att för ungdomar i mopedåldern (15-17 år) och unga vuxna (18-24 år) är sommaren den mest riskfyllda perioden medan för dem som är 65 år och äldre är det vintern som är farligast, med hänsyn till hur mycket man reser i vägtrafikmiljö under olika årstider.

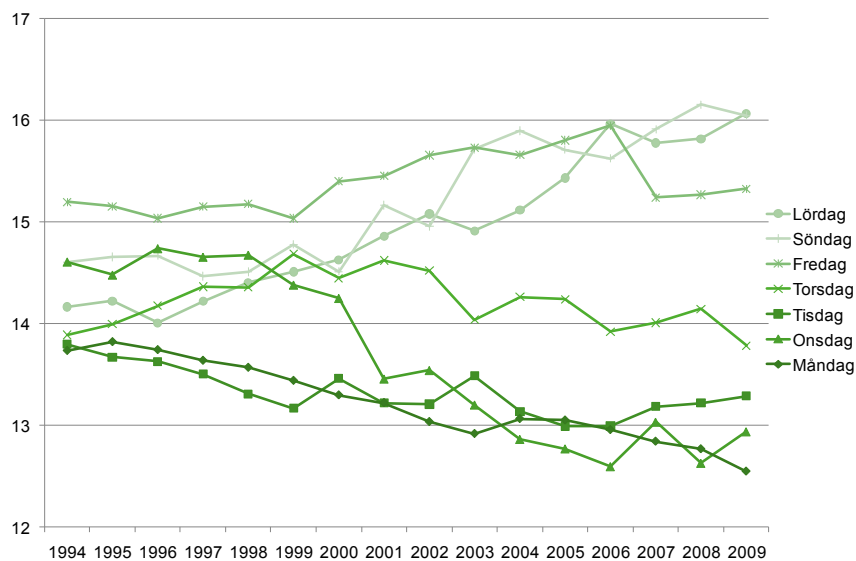


Figur 3.15: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer, beräknat per årstid och åldersgrupp. Genomsnitt för åren 2000-2009.

Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 6.5).

3.6 Veckodag

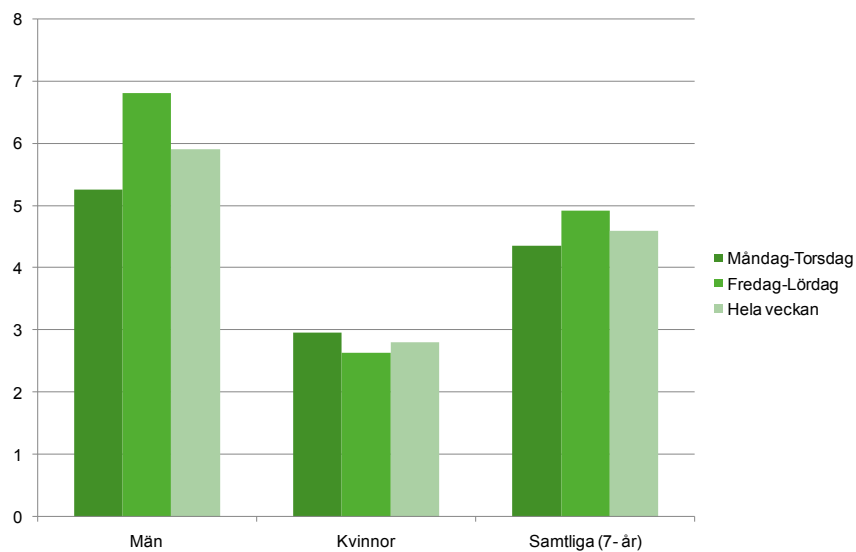
I Figur 3.16 visas antal dödade per veckodag för perioden 1994-2009. Eftersom de årliga fluktuationerna är stora visar vi tio års rullande medelvärden. Flest dödsfall i trafiken sker på lördagar följt av söndagar och därefter fredagar. Fredagen är mer lik lördag-söndag än övriga vardagar vad gäller antal dödade i trafiken. Under den visade perioden har i genomsnitt minst andel av veckans dödsfall i trafiken inträffat på måndagar, tätt följt av tisdagar och onsdagar.



Figur 3.16: Antal dödade personer under olika veckodagar. Åren 1994-2009.

I figuren visas tio års rullande medelvärden. För året 1994 beräknas medelvärdet för de tio åren 1985-1994 och så vidare. Observera att y-axeln är kapad.

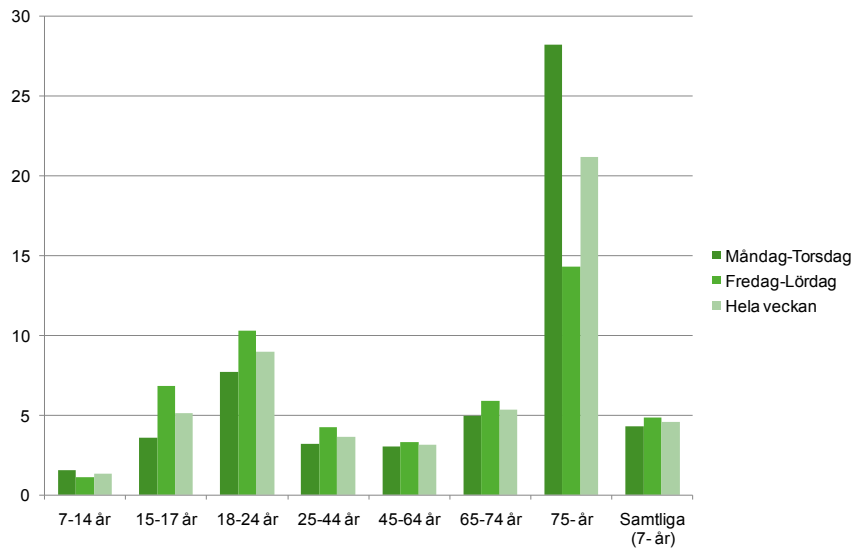
Det finns en tendens att helgernas andel av de trafikdödade ökat under den visade perioden, från runt 44 till 47 procent. Observera att y-axeln är kapad i Figur 3.16 vilket förstärker intrycket av en stor ökning för helger. Vi reser något fler kilometer per dag under helgen, sex procent mer enligt avsnitt 1.4. I Figur 3.17 visas risk att dödas i vägtrafiken för vardag respektive helg, för män kvinnor och samtliga. För samtliga är det en liten riskökning under helgen i förhållande till måndag-torsdag och det är helt och hållet männen som förklarar denna riskökning. För kvinnor är risken till och med aningen högre på vardagar.



Figur 3.17: Antal dödade i vägtrafikolyckor i genomsnitt år 2000-2009 per miljard personkilometer, beräknat per del av vecka och kön.

Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 6.5).

I Figur 3.18 visas risk för vardag och helg för olika åldersgrupper. Vi ser att det för samtliga är en liten riskökning under helgen men en betydande riskökning för ungdomar (15-17 år) och unga vuxna (18-24 år). För den äldsta gruppen (75 år och äldre) är risken på vardagar dock dubbelt så stor som under helgen.

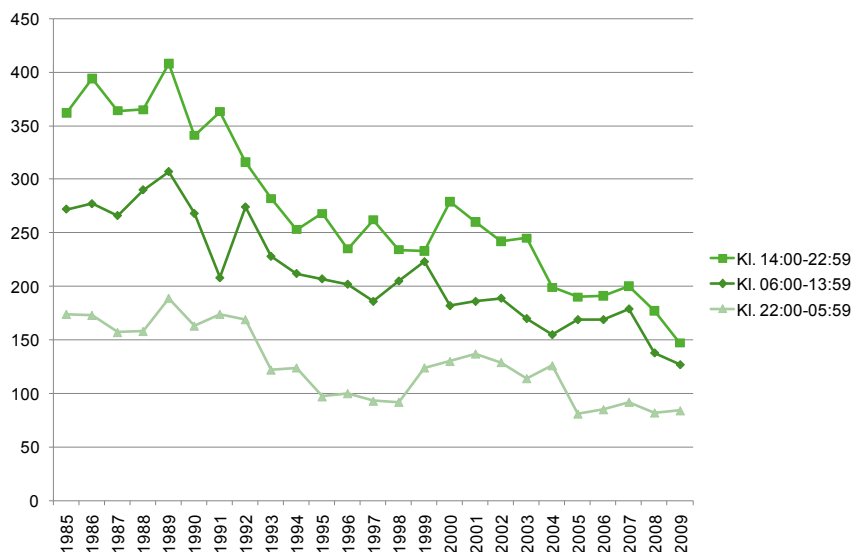


Figur 3.18: Antal dödade i vägtrafikolyckor i genomsnitt år 2000-2009 per miljard personkilometer, beräknat per del av vecka och åldersgrupp.

Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 6.5).

3.7 Tid på dygnet

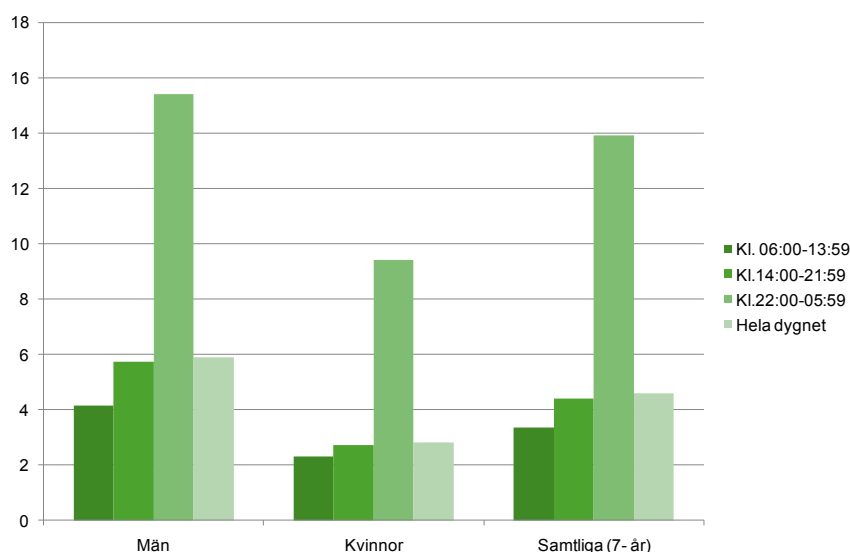
De flesta som dödas i vägtrafikolyckor omkommer i olyckor som inträffat på dagtid. Figur 3.19 sammanfattar fördelningen över dygnet för åren 1985-2009. Dygnet delas in i tre åttatimmarsperioder: förmiddag/lunchtid (klockan 06:00–13:59), eftermiddag/kväll (klockan 14:00–21:59) samt natt (klockan 22:00–05:59). I genomsnitt under perioden omkom 35 procent i olyckor som inträffat under förmiddag/lunch, 44 procent under eftermiddag/kväll och 21 procent under natten. Andelarna har varit stabila under hela perioden 1985-2009.



Figur 3.19: Antal dödade personer vid olyckor under olika tider på dygnet. Åren 1985-2009.

Vi såg i avsnitt 1.4 att vårt resande i vägtrafikmiljö också varierar över dygnet. Av resandet under ett år sker ungefär 47 procent under förmiddag/lunch (klockan 06:00–13:59), 46 procent under eftermiddag/kväll (klockan 14:00–21:59) och bara 7 procent under natten (klockan 22:00–05:59).

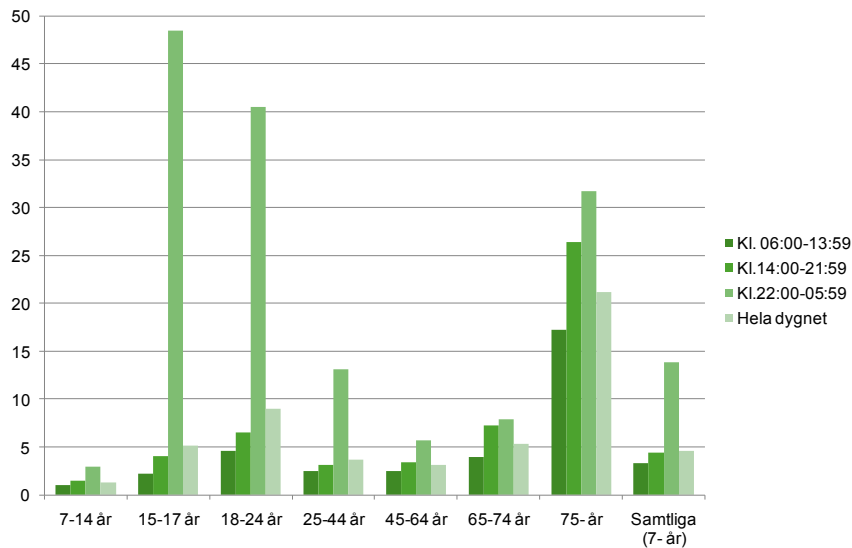
I Figur 3.20 visas genomsnittlig risk för olika delar av dygnet för män respektive kvinnor. Vi ser att speciellt under natt och tidig morgon är risken i förhållande till hur mycket vi reser väldigt stor. Per rest kilometer är risken då knappt fyra gånger så stor som under resten av dygnet. Riskökningen under natten är något större för kvinnor än för män.



Figur 3.20: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer, beräknat per kön. Genomsnitt för åren 2000-2009.

Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 6.5).

I Figur 3.21 visas risk per del av dygn för olika åldersgrupper. Totalt är alltså risken under natten och tidiga morgonen fyra gånger så stor som risken under övriga dygnet, räknat per rest kilometer. För vissa åldersgrupper är dock riskökningen betydligt större än så. Åldersgruppen 14-15 år har en 15 gånger högre risk på natten än under övriga dygnet. För gruppen 18-24 år är risken på natten sju gånger högre än under övriga dygnet och för gruppen 25-44 år är den fem gånger högre. Barn under 15 år och personer på 65 år och äldre har mindre riskökning än andra för natten om dock en synlig riskökning.

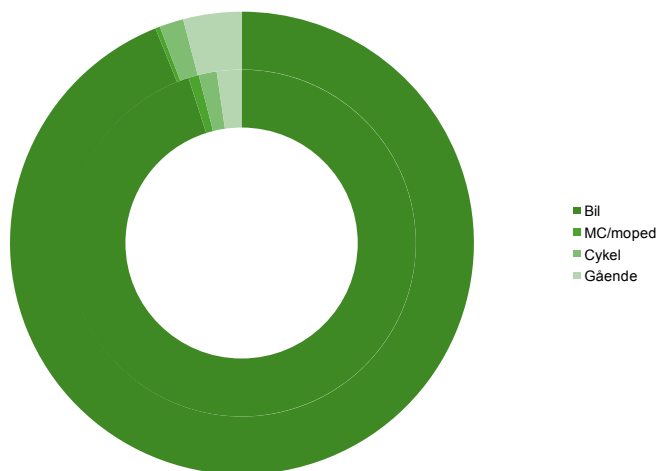


Figur 3.21: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer, beräknat per åldersgrupp. Genomsnitt för åren 2000-2009.

Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 6.5).

3.8 Trafikantgrupper

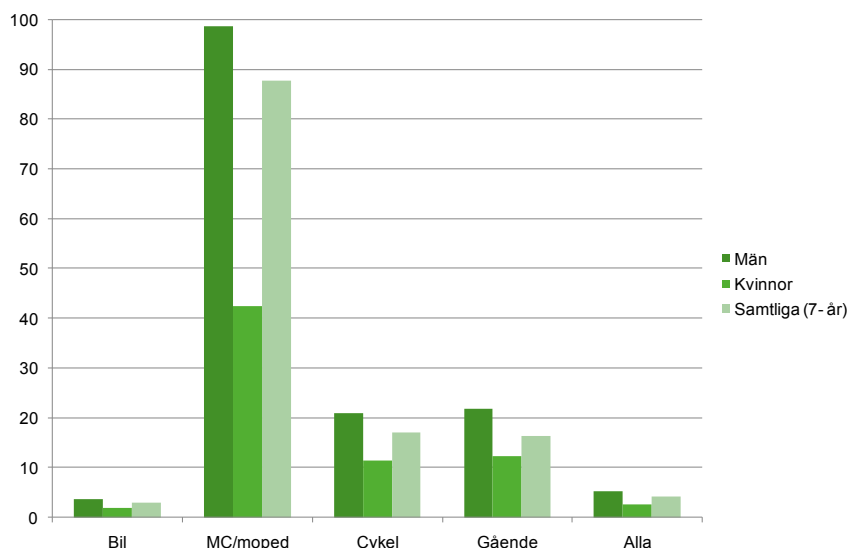
Vi såg redan tidigare att vårt resande förändrats radikalt på några decennier. Vi reser allt mer med personbil och allt mindre som oskyddade trafikanter. Fördelningen av resandet idag (enligt resvaneundersökningen 2005-2006) per trafikslag för män respektive kvinnor visas i Figur 3.22. Bilen (personbil, lastbil och buss) dominerar fullständigt med 95 procent för männen och 94 procent för kvinnorna. Män åker fyra gånger så långt med MC/moped som kvinnor. Männen cyklar något fler kilometer än kvinnor men kvinnor cyklar en större andel av sitt resande. Kvinnornas andel som gångtrafikanter är ungefär dubbelt så stor som männens.



Figur 3.22: Andel av resta kilometer med olika trafikantgrupp, män (inre cirkeln) respektive kvinnor (yttre cirkeln).

Källa: RES 2005–2006 Den nationella resvaneundersökningen (SIKA Statistik 2007:19).

Det finns politiskt satta mål att resandet med cykel och som gående ska underlättas och således ges möjlighet att öka, både av miljö- och hälsomässiga skäl. Faktum är dock att risken per rest kilometer är betydligt högre för oskyddade trafikanter i vägtrafiken. Risken för de olika trafikslagen och för män och kvinnor separat visas i Figur 3.23. För att få ett tillräckligt stort underlag redovisas personbil, lastbil och buss sammanslaget som bil. Motorcykel och moped aggregeras också medan gående och cykel redovisas separat. Ett genomsnitt för perioden 2003-2009 visas.²¹ Vi ser att cyklister och gående har ungefär samma risk att dödas i trafiken, mätt som antal dödade per miljard personkilometer. Deras risk är ungefär 6 gånger så hög som bilisternas risk. För dem som färdas med motorcykel och moped är risken hela 30 gånger så hög som risken för bilisterna.

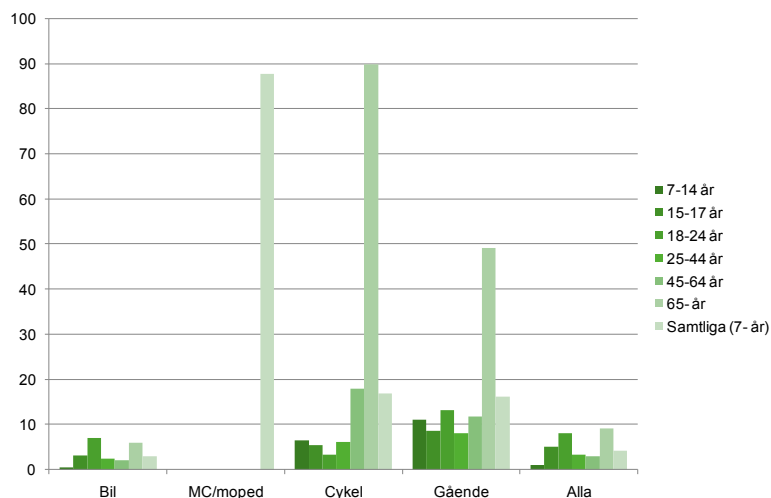


Figur 3.23: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer, beräknat per trafikantgrupp och kön. Genomsnitt för åren 2003-2009.

Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 6.5).

Det är alltså mångdubbelt farligare att vara oskyddad trafikant än att resa som skyddad trafikant i bil (det vill säga personbil, lastbil eller buss). I Figur 3.23 visas risk per trafikantgrupp och åldersgrupp. Vi ser att i bil är risken betydligt högre för personer 18-24 år samt 65 år och äldre. På cykel är risken högre för personer 45-64 år och avsevärt högre för den äldsta gruppen. Även bland gående utmärker sig de äldsta med en högre risk än övriga.

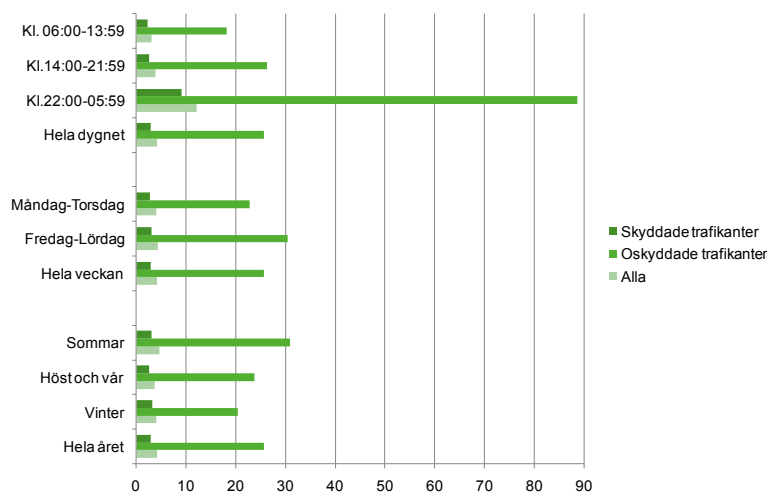
²¹ Samstämmiga uppgifter om trafikslag finns endast från och med 2003 då STRADA infördes som rapporteringssystem (se vidare fakta om statistiken i kapitel 6).



Figur 3.24: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer, beräknat per trafikantgrupp och ålder. Genomsnitt för åren 2003-2009.

Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 6.5).
Anm: MC/moped visas endast för samtliga åldersgrupper och samtliga personer 65 år och äldre aggregeras eftersom underlaget från resvaneundersökningen är litet för vissa grupper.

Figur 3.25 visar risk att dödas i en vägtrafikolycka för delar av dygnet, veckan och året för skyddade respektive oskyddade trafikanter. De oskyddade trafikanterna löper genomgående mycket högre risk att omkomma än vad skyddade trafikanter gör. Högst är risken under natten och tidig morgon, under helger och under sommaren. Under dygnet/veckan/året som helhet är risken för de oskyddade trafikanterna knappt nio gånger så stor som risken för de skyddade trafikanterna.



Figur 3.25: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer och när olckan skett under dygnet, veckan och året, för skyddade respektive oskyddade trafikanter. Genomsnitt för åren 2003-2009.

Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 6.5).
Anm: Skyddade trafikanter är de som färdats i bil (personbil, lastbil och buss) medan oskyddade färdats på motorcykel, moped, cykel eller som gående.

3.9 Alkohol och rattfylleri

Det har ända sedan 1920-talet (se avsnitt 2.1) varit straffbart att vara onykter och framföra motordrivna fordon. Idag regleras gränserna för rattfylleri och grovt rattfylleri i Trafikbrottslagen.²² Gränserna för vad som anses vara rattfylleribrott har skärpts ett flertal gånger genom åren. Sedan 1 februari 1994 gäller att med 0,20–0,99 promille alkohol i blodet anses en person *rattfull* och med 1,00 promille eller mer *grovt rattfull*.²³

I samband med en vägtrafikolycka ska polisen notera vilka förare som de misstänker har varit påverkade av alkohol eller annat ämne. Det går emellertid inte att skilja ut vilka som polisen misstänker har varit påverkade av just alkohol, eftersom det är en gemensam fråga om alkohol och andra ämnen i blanketten de använder (se bilaga 1).²⁴ Polisens rapportering har sina brister. Det är en *misstanke* de rapporterar och bortfallet är omfattande. I vissa fall har den skadade/dödade föraren förts iväg med ambulans innan polisen är på plats. I andra fall kan det vara tidsbrist eller andra orsaker som gör det omöjligt att rapportera fullständigt från en olycksplats.

För personer som omkommer i vägtrafiken och som obduceras finns hos Rättsmedicinalverket (RMV) uppgift om alkoholhalt i blodet vid obduktionen.²⁵ För de allra flesta som obduceras testas alkoholhalt i blodet. Officiell statistik sammanställs för dödade förare av motorfordon. Uppgift om alkoholhalt i blodet saknas för vissa trafikdödade förare. Om alkoholuppgift inte finns kan det betyda antingen att personen inte obducerats eller att det varit inaktuellt att mäta alkoholhalt vid obduktion, till exempel om personen eftervårdats (upp till 30 dagar enligt definitionen på dödad i vägtrafikolycka) så att eventuell alkoholhalt i blodet vid olyckstillfället försvunnit.²⁶

Officiell statistik finns över alkoholhalt i blodet för olika grupper av dödade förare åren 2006-2009 (Bilaga 2, tabell 5.3–5.4). Statistiken är en *underskattning* av olaglig alkoholmängd hos omkomna förare. Dels på grund av att en del personer saknar uppgift om alkoholhalt i blodet, dels för att de omkomna kan ha haft högre alkoholhalt i blodet vid olyckstillfället än vid obduktionen.

Under 2009 dödades 225 motorfordonsförare. Uppgift om alkoholhalt i blodet saknas för 40 personer eller 18 procent av förarna. Av samtliga omkomna förare 2009 hade åtminstone²⁷ 3 procent en mängd alkohol som klassificeras som rattfylleri och 18 procent en nivå som klassas som grovt rattfylleri. Det betyder att

²² SFS 1951:649.

²³ Om promillegränserna som gäller idag kan man läsa på Trafikverkets hemsida, www.trafikverket.se. En historisk genomgång ges av t.ex. "Rättpraxis vid rattfylleri – en lägesbeskrivning med krav på förändringar", Rapport mars 2007 från NTF och MHF.

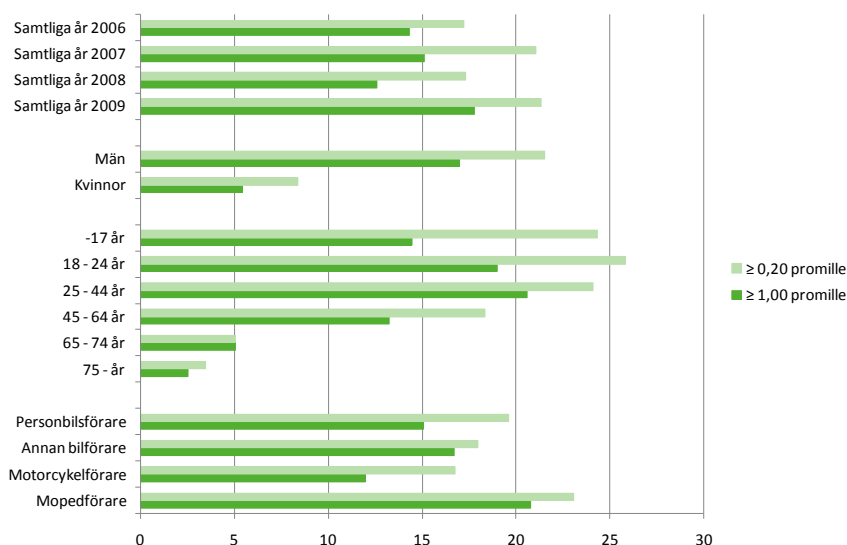
²⁴ Polisens rapportering av "ej misstanke" respektive bortfall har förändrats drastiskt över åren, troligen till stor del på grund av ändrade rapporteringsrutiner. Däremot har polisens rapportering av antal misstänkta fall under många år legat konstant runt 50 fall per år bland de dödade och då har ibland andra än förare angivits misstanke för. Det finns studier som tyder på att polisens rapportering underskattar antal alkoholpåverkade. Detta redogjordes för i "Vägtrafikskador 2007", SIKA Statistik 2008:27, kapitel 3.5.

²⁵ Informationen i avsnittet baseras till viss del på information från direktkontakt med RMV.

²⁶ Enligt en studie från 2006 avled 92 procent av trafikdödade inom 24 timmar efter olyckan (se "Alkoholrattfylleri och etappmålet 2007", Publikation 2008-02 från Vägtrafikinspektionen).

²⁷ Vi redovisar här andelar av samtliga dödade förare det vill säga vi inkluderar i nämnaren dem som alkoholhalt saknas för. Se vidare diskussion angående underskattning i texten ovan.

totalt 21 procent hade en olaglig mängd alkohol i blodet. I Figur 3.26 visas procent av förare som haft 0,20 promille alkohol eller mer i blodet (rattfylleri) respektive 1,0 promille eller mer (grovt rattfylleri). Rattfylleri bland dödade förare är ungefär 2,5 gånger så vanligt bland män som bland kvinnor. Andelen rattfulla är högst i åldersgrupperna 18-24 år respektive 24-44 år och bland fordonsslagen är mopedförarna de mest frekventa som rattfulla. Värt att notera är att det bland de dödade förarna är betydligt fler grovt rattfulla än "bara" rattfulla, det vill säga majoriteten av de rattfulla hade 1,0 promille eller mer alkohol i blodet. Hela 77 procent av samtliga rattfulla under perioden 2006-2009 var grovt rattfulla.



Figur 3.26: Andel av vägtrafikdödade förare med $\geq 0,20$ respektive $\geq 1,00$ promille alkohol i blodet. Samtliga åren 2006-2009 samt per kön, ålder och fordonsslag i genomsnitt för åren 2006-2009.

Källa: Rättsmedicinalverket (se vidare avsnitt 6.5).

Anm: Gränsen för rattfylleri går vid 0,2 promille och 1,0 promille är gränsen för grovt rattfylleri.

Det kan vara värt att påminna om att inte alla dödsolyckor med alkoholpåverkade förare inblandade *orsakas* av den alkoholpåverkade trafikanten eller av att denne varit alkoholpåverkad. Man kan alltså inte utifrån siffrorna ovan säga hur många personer som skulle ha räddats om inga förare eller fotgängare hade varit onyktra. I Alkolåsutredningen som blev klar 2006 görs dock uppskattningen att drygt 100 personer per år skulle räddas om alla personbilar, lastbilar och bussar hade alkoholås. Därtill kommer några tiotal personer per år som skulle räddas om inga motorcykelförare, mopedförare, cyklistar eller fotgängare vore onyktra.²⁸

Samtliga uppgifter om utbredningen av otillåtna mängder alkohol i blodet som beskrivits ovan gäller alltså förare som *omkommit* i vägtrafiken. Förekomst av alkohol i trafiken hos andra än dödade förare finns det inte tillräckliga uppgifter om för att kunna sammanställa återkommande statistik. Som nämnts ovan

²⁸ "Öppna möjligheter med alkoholås – Slutbetänkande av Alkolåsutredningen", SOU 2006:72.

innehåller polisens rapportering deras eventuella misstanke om droger eller alkohol hos förare (alla förare som figurerar i en vägtrafikolycka). Men denna uppgift har stora brister i form av att det är endast misstanke som rapporteras och inte en verifierad uppgift. Dessutom finns ett betydande bortfall det vill säga att det helt saknas uppgift om eventuell misstanke. Trafikanalys förhoppning är att det skall utvecklas underlag som gör det möjligt att också kartlägga utbredning av alkoholpåverkan hos andra än de omkomna.

4 Vägtrafikskadade i sjukvården

Enligt den officiella statistiken var 3 460 personer svårt skadade på grund av en trafikolycka under 2009. Samma år vårdades nära 9 000 personer minst ett dygn i slutenvård på grund av en trafikolycka. När det gäller polisens rapportering av svårt och lindrigt skadade i vägtrafikolyckor har flera undersökningar visat att dessa uppgifter har stora brister.²⁹ Bristerna består främst av underrapportering (många olyckor kommer inte till polisens kännedom) och felklassificering (det är problematiskt för polisen att bedöma hur svårt skadade personerna är).

Utifrån siffrorna ovan, under antagandet att en person som vårdas ett dygn på sjukhus är svårt skadad, är det mindre än 40 procent av de svårt skadade som kommer till polisens kännedom. Vid sidan om den officiella statistiken baserade på polisrapporterade olyckor publicerar Trafikanalys en rapport om "Vägtrafikskadade i sjukvården" (Trafikanalys Statistik 2010:18). Den statistiken bygger på sjukvårdens patientregister och är heltäckande för landet. Statistiken täcker samtliga år 1998-2009.

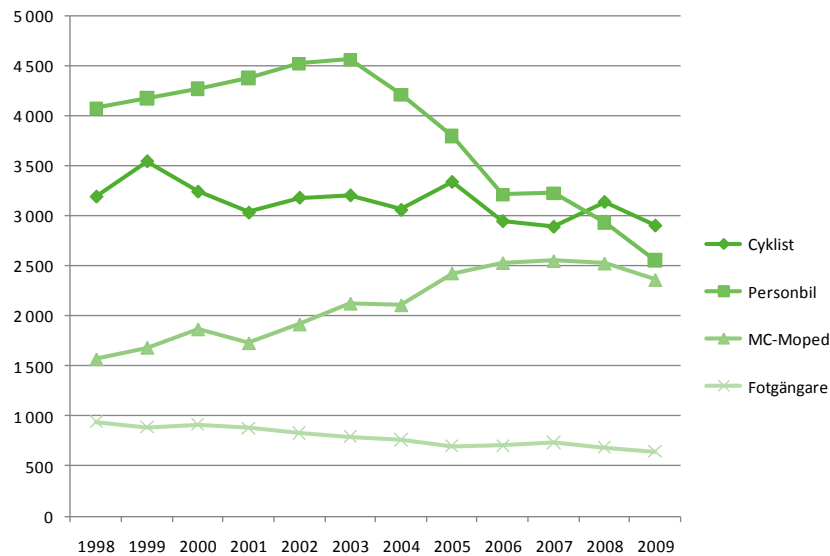
Under 2009 vårdades alltså nära 9 000 personer minst ett dygn på grund av en vägtrafikolycka. Dessa kallas *svårt skadade* vilket sammanfaller med Eurostats definition på svårt skadad. Den totala vårdtiden för de svårt skadade 2009 var 56 000 till en kostnad på omkring 770 miljoner kronor. Totalt under perioden 1998-2009 har sjukhusvården av vägtrafikskadade kostat omkring 11,5 miljarder. Detta är dock en underskattning av de totala vårdinsatserna för vägtrafikskadade.³⁰

Andelen män av de svårt skadade har ökat under perioden 1998-2009 och har de senaste åren legat kring 65 procent. Om antal svårt skadade relateras till befolkningen finner vi att år 2009 blev 126 män respektive 64 kvinnor per 100 000 invånare svårt skadade. Jämförs det första och sista året under perioden 1998-2009 finner vi att skaderisken på tolv år minskat med 14 procent för män och med omkring 27 procent för kvinnor.

Den mest skadedrabbade åldersgruppen är 15-17-åringar, där antalet skadade per 100 000 invånare därtill ökat kraftigt fram till år 2005, men därefter har en minskning skett. Personer 7-14 år och 18-24-år är de därefter med flest skadade per 100 000 invånare. Under perioden 1998-2009 har avsevärda förändringar skett ifråga om vilka trafikantgrupper som blir svårt skadade i vägtrafikolyckor, vilket visas i Figur 4.1. Under hela perioden fram till år 2007 var personbilister den största trafikantgruppen svårt skadade. Deras antal var stadigt ökande till och med år 2003, då de var över 4 500 skadade. Därefter har antalet svårt skadade i personbilar minskat markant, till ungefär 2 500 skadade år 2009.

²⁹ Se till exempel Trafikskador 1998-2005 enligt patientstatistik (VTI rapport 615, 2008) och Trafikolyckor i Sverige: skattning av bortfalls-faktorer via STRADA (VTI notat 27-2007).

³⁰ Här har inte medräknats vård i öppenvården och inte heller vård under längre tid än ett år och andra kostnader för rehabiliteringsåtgärder med mera.



Figur 4.1: Antal svårt skadade per trafikantgrupp, riket 1998–2009.

Källa: Se Vägtrafikskadade i sjukvården 2009 (Trafikanalys Statistik 2010:18).

Under de senaste fyra åren har antalet svårt skadade cyklister inte visat någon tendens att minska, utan hållit sig omkring 3 000 per år. Det har medfört att sedan 2008 är cyklister den största gruppen svårt skadade vägtrafikanter. Tredje största gruppen skadade är motorcyklister och mopedister som ökat kraftigt under perioden: från 1 500 skadade år 1998 till över 2 500 skadade år 2006-2008, men det senaste året har deras antal sjunkit något. Utvecklingen bland dödade är också ökande för motorcyklister och mopedister. Denna utveckling har skett samtidigt som den typen av fordon ökat dramatiskt i antal.

5 Avslutande kommentarer

Antal dödade i vägtrafiken var under året 358 personer, lika få som observerades på 1940-talet. Halveringsmålet om maximalt 220 omkomna år 2020 kan nås om utvecklingen fram till dess i genomsnitt är som de senaste tio-tjugo åren. I skrivande stund ser antalet dödade under 2010 ut att vara rejält mycket lägre än 2009, kanske hela 20 procent lägre. En så stor årlig procentuell nedgång i antal trafikdödade har inte setts sedan andra världskriget.

Olika grupper är utsatta på olika sätt i vägtrafiken. För männen är sommaren den mest riskfyllda årstiden, medan vintern innebär större risk för kvinnor mätt i antal omkomna per miljarder personkilometer. Ungdomar, unga vuxna och de äldsta är generellt utsatta för större risk än andra. Ungdomar och unga vuxna har en riskökning på sommaren medan äldre har en riskökning på vintern.

I föreliggande rapport publiceras statistik på alkoholhalt i blodet hos omkomna förare enligt obduktionsresultat för åren 2006-2009. Uppgifterna ger en miniminivån på andel dödade förare med olovliga mängder alkohol i blodet. Bland de under året 225 dödade förarna hade åtminstone 21 procent mer alkohol i blodet än vad som är lagligt. Det är betydligt fler av de omkomna förarna som kört grovt rattfulla än "bara" rattfulla. Hela 77 procent av samtliga rattfulla omkomna förare under perioden 2006-2009 var grovt rattfulla.

Alkohol i trafiken bekämpas på flera sätt men en central del är de utandningsprov som polisen tar i trafiken. Under en försöksperiod från 2010 till 2013-07-01 har även trafiknykterhetskontrollanter i hamnar (väktareordningsvakter utbildade av polisen) rätt att ta alkoholutandningsprov. Detta ska dock ske under ledning av polis. I skrivande stund (oktober 2010) lämnar regeringen in en lagrådsremiss för förslaget att personer som döms för rattfylleri ska kunna få behålla körkortet om de installerar alkolås. Om riksdagen röstar för förslaget införs de nya reglerna i januari 2012.

6 Fakta om statistiken

I detta kapitel ges en beskrivning av den officiella statistiken över vägtrafikolyckor, som bygger på polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada i STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Mer detaljer om statistiken finns i "Beskrivning av statistiken" som publiceras på Trafikanalys hemsida, www.trafa.se. Exempel på resultat som kan tas fram ur sjukvårdsdelen av STRADA presenteras i bilaga 4. För beskrivning av statistiken i kapitel 4 hänvisas till underlagsrapporten (Vägtrafikskadade i sjukvården 2009, Trafikanalys Statistik 2010:18).

6.1 Statistikens omfattning

I systemet STRADA samlas uppgifter in både från polisen och från sjukvården, om omständigheter och inblandade personer i vägtrafikolyckor. Uppgifterna från polisen täcker hela landet, medan år 2009 ungefär 70 procent av landets sjukhus med akutmottagningar är anslutna till STRADA. Den officiella statistiken, som bygger på de polisrapporterade vägtrafikolyckorna i STRADA, redovisas i rapportens kapitel 1–3 samt i bilaga 2.

Grunden för uppgiftslämnandet

Uppgiftslämnandet till statistiken regleras genom en kungörelse (1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor (senast ändrad genom SFS 2008:1166). I denna stadgas att polismyndighet ska lämna uppgifter till Transportstyrelsen (tidigare Vägverket) om samtliga vägtrafikolyckor som medfört personskada. Uppgiften ska lämnas inom sju dygn (fem dygn för dödsolyckor) efter det att en olycka kommit till polisens kännedom och från det polisdistrikt inom vilket trafikolyckan inträffat. Bedömning av de inblandade personernas skadegrad (som tillsammans definierar olyckans svårighetsgrad) görs av polisen.

Populationer i statistiken

I polisdelen av STRADA redovisas följande populationer:

1. Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig, svår eller lindrig personskada.
2. Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor.
3. Inblandade trafikelement i polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång, svår eller lindrig personskada.
4. Förare av fordon i polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång, svår eller lindrig personskada.

Statistiken omfattar vägtrafikolyckor som inträffat under redovisningsåret och som blivit rapporterade till polisen. Statistiken över dödade personer omfattar personer som avlidit till följd av olyckan inom 30 dagar efter olyckan, medan statistiken över skadade personer omfattar personer som skadats vid olycks-tillfället enligt polisens bedömning.

6.2 Insamling och bearbetning

Från och med 2003 har rutinerna för hur statistiken om vägtrafikskador samlas in och bearbetas förändrats. Polisen noterar uppgifter om den inträffade olyckan på blanketten "Informationsunderlag Vägtrafikolycka". Utformningen av denna blankettsida framgår av bilaga 1. Polisen registrerar de insamlade uppgifterna i STRADA:s polisklient, där en viss logisk granskning sker innan uppgifterna skickas till Transportstyrelsen för lagring i databasen. Vid registreringen sker också en automatisk olyckstypsklassificering.

Uppgifterna granskas vid Transportstyrelsen. För att få korrekt statistik över dödade görs en avstämning mot SCB:s register över totalbefolkningen för att identifiera personer som avlidit inom 30 dagar från olyckan. Dessutom görs en kontroll mot Rättsmedicinalverkets obduktionsregister för att kunna exkludera dem som avlidit av annan orsak än olyckan. Transportstyrelsen skickar sedan en databas med uppgifter om olyckor, personer och trafikelement till Trafikanalys, som framställer tabellerna till den officiella statistiken.

6.3 Definitioner och begrepp

Vägtrafikolycka. Händelse som inträffat i trafik på *väg*, vari deltagit minst ett *fordon* i rörelse och som *medfört personskada*. En olycka i trafiken där endast gående varit delaktiga och därvid skadats räknas således inte som vägtrafikolycka.

Såsom *väg* räknas enligt 2§ i Förordning om vägtrafikdefinitioner (2001:651):

1. Väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon
2. Led som är anordnad för cykeltrafik
3. Gång- eller ridbana invid en väg enligt 1 eller 2.

Såsom *fordon* räknas anordning på hjul, band eller medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor (Lagen om vägtrafikdefinitioner SFS 2001:559 §2). Detta innebär att spårfordon inte räknas som fordon. En olycka där spårfordon och gående varit enda delaktiga trafikelement räknas alltså inte som en vägtrafikolycka.

Högsta tillåtna hastighet. Med detta menas den högsta hastighet som var tillåten på olycksplatsen vid olyckstillfället.

Väglag. Med detta menas det väglag som var rådande under hela olyckans händelseförlopp. Om det varit växlande väglag men någon väglagstyp anses bidragit till olyckan eller påverkat händelseförloppet redovisas detta.

Trafikmiljö. Med trafikmiljö menas olycksplatsens bebyggelseslag. En väg anses i regel ligga inom *tättbebyggt område* där den högsta tillåtna hastigheten är 50 km/tim eller lägre.

Trafikelement Med trafikelement avses olika enheter som varit delaktiga i olyckan, till exempel personbil, motorcykel, cykel, traktor, spårvagn, gående och djur. Trafikelement är således ett vidare begrepp än fordon.

Motorfordon Som motorfordon räknas i denna rapport personbilar, lastbilar, bussar och motorcyklar. I vilken utsträckning moped ingår framgår av texten.

Dödad Såsom dödad vid trafikolycka räknas en person som avlidit inom 30 dagar till följd av olyckan.

I redovisningen av uppgifter om antal dödade 1994 – 2002 ingår även omkomna som enligt polisen *kan ha* avlidit av någon sjukdom³¹ eller genom självmord. Dessa personer är *inte* medräknade i statistiken före 1994. Från och med 2003 års statistik ingår självmorden men inte de som bedömts vara sjukdomsfall. Till kategorin självmord räknas endast de självmord där den avlidne skrivit avskedsbrev eller liknande. I tabellen nedan redovisas antalet som avlidit av sjukdom eller självmord med avskedsbrev.

Tabell 1: Antal av trafikdödade som avlidit av sjukdom eller självmord med avskedsbrev. Åren 1994-2009.

	Sjukdom <i>Illness</i>	Självmord <i>Suicide</i>	Summa <i>Total</i>
1994	44	1	45
1995	41	2	43
1996	29	4	33
1997	34	4	38
1998	39	8	47
1999	44	10	54
2000	27	6	33
2001	32	4	36
2002	28	5	33
2003	34	4	38
2004	29	2	31
2005	36	5	41
2006	28	6	34
2007	41	3	44
2008	35	3	38
2009	39	4	43

Anm: Till och med år 2002 inkluderas sjukdomsfall i den officiella statistiken, Från och med 2003 exkluderas sjukdomsfall. Självmord inkluderas samtliga år.

³¹ I kategorin sjukdom ingår alla personer som avlidit av *annan orsak än skadorna från trafikolyckan*. Det vanligaste är att personen avlidit av hjärtinfarkt eller liknande.

Det totala antalet självmord i vägtrafiken är större än vad som framgår av tabellen ovan. Vi har gjort en sammanställning av dödsorsaker från Socialstyrelsens register. Det finns två dödsorsakskoder som tillsammans fångar självmord i vägtrafik och bantrafik sammantaget. Dessa är:

X81: Avsiktligt självdestruktiv handling genom att kasta sig framför eller lägga sig framför föremål i rörelse

X82: Avsiktligt självdestruktiv handling med motorfordon

Det finns dessutom två dödsorsakskoder som anger liknande händelser som ovan men med oklar avsikt.

Y31: Fallit eller hoppat, sprungit eller lagt sig framför föremål i rörelse, med oklar avsikt

Y32: Skadehändelse med motorfordon, med oklar avsikt

Genom att addera dödsfall med orsakskod X81 och X82 och dra bort självmord i bantrafik enligt den officiella statistiken får vi en *minimiskattning* av antal självmord i vägtrafik. Genom att även inkludera Y31 och Y32 får vi en motsvarande *maximiskattning* av antal självmord på väg. Detta ser ut som följer för åren 1998-2008 (2008 det senaste året för vilket dödsorsaksstatistik finns tillgängligt när denna rapport skrivs). I genomsnitt under åren 1998-2008 var det alltså enligt våra beräkningar mellan 9 och 27 personer per år som begick självmord i vägtrafiken. Dessa personer utgör mellan 1,8 och 5,4 procent av alla omkomna i vägtrafiken. Det totala antalet självmord var för perioden i Tabell 2 i genomsnitt 1 175 personer per år, varav alltså mellan en och två procent i vägtrafiken.

Tabell 2: Skattning av antal självmord i vägtrafiken. Åren 1998-2008.

	X81	X82	Y31	Y32	Bantrafik	Skattning självmord min	Skattning självmord max
1998	62	4	10	13	53	13	36
1999	73	8	8	9	73	8	25
2000	59	10	4	6	60	9	19
2001	61	6	5	15	69	-2	18
2002	75	4	4	11	72	7	22
2003	69	8	14	10	64	13	37
2004	69	7	5	10	68	8	23
2005	54	7	6	6	50	11	23
2006	73	13	9	7	71	15	31
2007	87	10	7	16	83	14	37
2008	75	9	11	12	77	7	30
Genomsnitt	68,8	7,8	7,5	10,5	67,3	9,4	27,4

Källa: Antal med dödsorsakskod X81, X82, Y31 respektive Y32 kommer från Socialstyrelsens statistikdatabas, www.socialstyrelsen.se. Antal självmord i bantrafik (järnväg, spårväg och tunnelbana sammantaget) är enligt den officiella statistiken om bantrafikskador enligt Bantrafik 2000-2001, Bantrafik 2004, Bantrafikskador 2008 och Bantrafikskador 2009.

Svårt skadad Såsom svårt skadad räknas en person som erhållit brott, krosskada, sönderslitning, allvarlig skärskada, hjärnskakning eller inre skada. Dessutom räknas som svår personskada annan skada som väntas medföra inläggning på sjukhus. Övrig personskada betecknas som *lindrig*. Bedömningen om en personskada är svår eller lindrig utförs av polisen på plats vid olyckstillfället.

Olyckstyp Olyckorna delas in i olika typer efter de två trafikelement som haft störst betydelse för olyckans konsekvenser.

Olyckstypklassificeringen

STRADA ligger sedan 2003 till grund för officiell statistik. STRADA innehåller en stor mängd olyckstyper som aggregeras till följande kategorier:

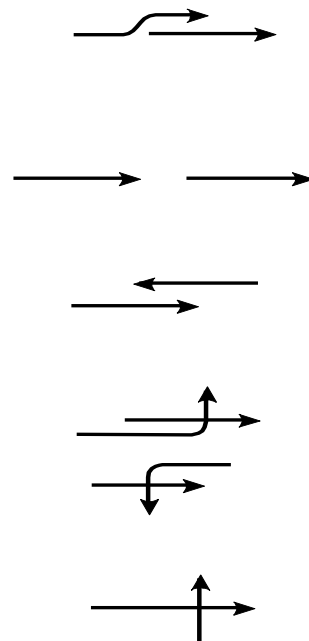
Singel (Motorfordon utan annat motorfordon som motpart)

Till denna grupp förs samtliga olyckor där endast *ett* motorfordon i rörelse varit inblandat. Ett uppställt fordon kan direkt eller indirekt ha varit inblandat i olyckan.

Motorfordon – Motorfordon

Hit förs alla olyckor i vilka minst två motorfordon i rörelse kolliderat. Under respektive rubrik ges exempel på fordonens vanligaste färdriktningar.

- **Omkörning och filbyte** Olyckor där motorfordonen har befunnit sig på samma väg, med samma kurs och där någon av fordonsförarna antingen bytt fil eller gjort en omkörning.
- **Upphinnande** Olyckor där motorfordonen har befunnit sig på samma väg, i samma färdriktning och det bakre fordonet hunnit upp det främre.
- **Möte** Olyckor i vilka motorfordonen har befunnit sig på samma väg och med motsatta färdriktningar.
- **Avsväng** Olyckor i korsning där motorfordonen ursprungligen har befunnit sig på samma väg, med samma eller motsatt färdriktning, och där den ena eller båda fordonsförarna har påbörjat en avsväng.
- **Korsande** Olyckor i korsning där motorfordonen ursprungligen har befunnit sig på olika vägar med korsande färdriktningar.
- **Övriga motorfordon – motorfordon** Olyckor mellan motorfordon som inte kan redovisas i nämnda olyckstyper. Här ingår bl.a. olyckor vid U-sväng och backning.



Motorfordon – Cykel/moped

Olyckor där det ena trafikelementet varit ett motorfordon och det andra en cykel eller moped.

Motorfordon – Gående

Olyckor där det ena trafikelementet varit ett motorfordon och det andra en gående. Som *gående* räknas även den som åker skidor eller skridskor, den som framför sparkstötting, lekfordon eller liknande fordon och den som leder, skjuter eller drar sådant vägfordon eller cykel, moped, barnvagn eller rullstol (1 kap 4§ Trafikförordningen 1998:1276).

Motorfordon – Djur

Hit förs olyckor mellan motorfordon och älg, rådjur, hjort eller ren och övriga djur som ko, häst, hund, katt etc. Definitionen Motorfordon – Vilt är en undergrupp till Motorfordon – Djur och innehåller endast olyckor mellan motorfordon och älg, rådjur, hjort eller ren.

Övriga olyckor

Hit förs alla olyckor som inte kan hänföras till någon av de ovan nämnda olyckstyperna, t.ex. olyckor med traktor och plankorsningsolyckor (olyckor på järnvägsövergångar).

6.4 Kvalitet och jämförbarhet

I det följande diskuteras kvaliteten i de redovisade uppgifterna dels med avseende på klassificeringen av skadade personer, dels med avseende på relationen mellan antalet polisrapporterade vägtrafikolyckor och det verkliga antalet inträffade trafikolyckor. Avsnittet innehåller också en beskrivning av viktiga förändringar som gjorts i statistiken och som kan påverka jämförbarheten över tiden.

Klassificering av skadade personer

Klassificeringen av skadade personer i svårt respektive lindrigt skadade grundas på en bedömning av skadans art och om skadan väntas medföra intagning på sjukhus eller inte (jfr definition i avsnitt 6.3). Bedömningen görs av polisen utifrån iakttagelserna på olycksplatsen och grundar sig alltså inte på någon undersökning utförd av sjukvårdspersonal.

Underrapportering av vägtrafikolyckor

I princip alla vägtrafikolyckor med dödlig utgång kommer med i statistiken, men när det gäller personskadeolyckor utan dödlig utgång finns det ett betydande bortfall eftersom dessa olyckor inte alltid kommer till polisens kännedom. Det betyder att uppgifterna om antalet dödsolyckor och antalet dödade håller mycket god kvalitet, medan uppgifterna om antalet vägtrafikolyckor utan dödlig utgång – liksom uppgifterna om antalet svårt och lindrigt skadade – är underskattningar.

För antalet svårt skadade kan man jämföra med hur många som blir inlagda på sjukhus till följd av vägtrafikolyckor, eftersom *bland annat* de som får skador som förväntas medföra intagning på sjukhus ska räknas som svårt skadade i den polisrapporterade statistiken (jfr definition i avsnitt 6.3 ovan). Det framgår då att

den grupp som blir inlagd på sjukhus är ungefär tre gånger så stor som *hela* det antal svårt skadade som polisen rapporterar.

När det gäller antalet vägtrafikolyckor utan dödlig utgång samt antalet lindrigt skadade saknas aktuella studier för att kunna bedöma täckningsgraden i statistiken. Det är dock sannolikt att bortfallet är större för olyckor med endast lindriga personskador, det vill säga att färre olyckor anmäls till polisen ju lindrigare personskadorna är. Detta innebär i så fall att bortfallet är större för lindrigt skadade än för svårt skadade. Singelolyckor rapporteras i lägre omfattning än flerfordonsolyckor. Till sist bör nämnas att graden av underrapportering kan förändras över tiden på grund av förändrade rutiner och resurser hos polisen m.m.

Omläggningar av statistiken

Statistik över vägtrafikolyckor har producerats sedan 1935 och har sedan dess lagts om vid flera tillfällen. De mest genomgripande omläggningarna genomfördes den 1 juli 1955, den 1 januari 1966 och den 1 januari 2003.

Från och med 1966 begränsades den officiella statistiken till att endast omfatta personskadeolyckor. Vidare ändrades bestämningen av begreppen svår och lindrig personskada, varför antalet olyckor med svår respektive lindrig personskada samt antalet svårt respektive lindrigt skadade personer från och med år 1966 ej är jämförbara med motsvarande uppgifter för tidigare år.

Även ett nytt system för olyckstypsklassificeringen började tillämpas från och med den 1 januari 1966. Den tidigare klassificeringen byggde på den direkta orsaken till *skadan*, t.ex. avåkning eller kollision mellan två fordon. Klassificeringssystemet 1966 – 2002 beskriver däremot den *olycksframkallande situationen*, t.ex. ett möte som lett till en dikeskörning.

Från och med 1985 års statistik togs ett nytt system i bruk för framställningen av olycksstatistiken. I detta system samkörs olycksinblandade motorfordon med uppgifter från bilregistret och olycksinblandade motorfordonsförare med uppgifter från körkortregistret. Systemet ger bättre möjligheter att beskriva olika egenskaper hos fordonet och trafikanten som kan ha inverkat på olyckan.

I det nya systemet som gäller från och med 2003 bygger klassificeringen av olyckstyp på skadeuppkomst i stället för orsak och påminner i viss grad om synsättet före 1966. Från och med 1997 rapporteras alla vägtrafikolyckor med personskador *enbart* till Vägverket (tidigare också till SCB) som bl.a. dataregistrerar och olycksklassificerar olyckorna. Från och med 2009 har Transportstyrelsen övertagit Vägverkets roll. Den tidigare tidsavgränsningen på rapportering av olyckor till SCB senast 60:e dagen efter olyckan upphörde från och med 1997. Detta medför vissa svårigheter vid månadsvisa jämförelser av olyckor som skett 1997 och senare med tidigare år. Även klassificeringen av olyckstyp kan skilja sig, varför försiktighet måste iakttas vid jämförelser med tidigare år av vissa olyckstyper. Från och med 1997 har en del variabler större övriga-grupper än tidigare år, vilket också försvårar direkta jämförelser mellan åren.

Den 1 januari 2003 sattes STRADA i drift – ett system där information om vägtrafikolyckor, och personer som skadats i dessa, samlas in från både polisen och sjukvården.

6.5 Uppgifter från andra källor än polisen

Alkoholhalt i blodet enligt Rättsmedicinalverket

Uppgifter om mängd alkohol i blodet hos trafikdödade motorfordonsförare kommer från Rättsmedicinalverket (RMV) och härrör från obduktioner. Inte alla personer som dött en onaturlig död (till exempel efter en vägtrafikolycka) obduceras. Uppgift om alkoholhalt i blodet saknas för 18 procent av de omkomna förarna år 2009. Uppgifter om alkoholhalt hos dödade förare finns endast för åren 2006-2009.

Reslängder enligt resvaneundersökningen

För att beräkna risker att dödas i trafiken per kön, åldergrupp, trafikantgrupp och så vidare har i ett stort antal diagram uppgifter om reslängder från resvaneundersökningen 2005–2006 använts. Vi har använt uppgifter på resta kilometer i vägtrafikmiljö, det vill säga med personbil, lastbil, buss, MC, moped, cykel eller som gångtrafikant.

Resvaneundersökningen omfattar endast personer 6–84 år. Därför har antalet personkilometer för den äldsta åldersgruppen (75– år) räknats upp utifrån antalet i befolkningen som är 75–84 år respektive 85 år och äldre. Uppgifter om befolkningens storlek har hämtats från SCB. En korregeringsfaktor om 1,41 används eftersom åren 2005-2006 var samtliga i Sveriges befolkning 75 år och äldre ungefär 1,41 gånger så stor som gruppen 75-84 år. I och med denna korrigering antas att personer 85 år och äldre reser lika långt som personer 75–84 år, vilket sannolikt innebär att den totala färdlängden för gruppen 75– år har överskattats. Riskerna för den äldsta åldersgruppen underskattas därmed och är därmed troligen högre än vad figurerna i denna rapport visar. En beskrivning av resvaneundersökningen finns i rapporten *RES 2005–2006 Den nationella resvaneundersökningen* (SIKA Statistik 2007:19). Databasen är tillgänglig för alla som vill använda den (kontakta Trafikanalys för mer information).

Antal fordon enligt vägtrafikregistret

I rapporten används vissa uppgifter från fordonsstatistiken som produceras utifrån Transportstyrelsens vägtrafikregister. Statistiken beskrivs närmare i årsrapporten *Fordon 2009* från SIKA, som tidigare hade statistikansvaret för fordonsstatistiken, vilket Trafikanalys nu har.

Bilaga 1: Polisens rapporteringsblankett

51 Polismyndigheten (arbetsenhet, telefon)

INFORMATIONSUUNDERLAG 52 Polisens diarienummer
Vägtrafikolycka

A	53 Polismynd.kod	54 Kommun	55 Tidpunkt för olyckan	År	Mån	Dag	Kl	Veckodag	Väghållarkod
56 Olycksplats (ange gatu-/vägnamn/vägnr, ev husnr samt avstånd till närmaste korsning mellan allmänna vägar)									
Namn på stadsdel/kommundel/ort el dyl									
57 Skiss, på vilken anges gatu- och vägnamn, vägbredd, åtföljd av bokstav A resp B enl. avsnitt B nedan. Vid inritat fordon anges fordonsslag (pb, lb, etc) ett trafikmoment - (vägtrafikant-) nummer 1, 2, 3 osv, vilket nr skall vara identiskt med det nr vederbörande vägtrafikant åsatts i trafikmålsanteckningar (RPS 411.20)									
									Norrpil
58 Kortfattad beskrivning av händelseförloppet, siktförhållanden m.m.									

B Väg- och Trafik

C Väderlek, väglag, belysning

59 Vägnummer	Väg A	Väg B	Trafikanvisningar*)	Väg A	Väg B	65 Väderleksförhållanden	67 Trafikmiljö
			Huvudled 1 Ej huvudled 2			Upphållsväder 1 Dis/dimma 2 Regn 3 Snöblandat regn 4 Snöfall 5	Tättbebyggt område 1 Ej tättbebyggt område 2
60 Högsta tillåtna hastighet			65 Trafikreglering*) Förb mot v-sväng 1 Stopplikt 2 Varningsplikt 3			66 Väglag Vägbanan torr 1 Vägbanan våt/fuktig 2 Tjock is/packad snö 3 Tunn is (vägb synlig) 4 Lös snö/snömodd 5	68 Ljusförhållanden Dagsljus 1 Mörker 2 Gryning/skymning 3
61 Vägtyp Motorväg 1 Motortrafikled 2 Annan allm väg 3 Gata 4 Enskild väg 5 Övr väg, torg etc 6			64 Trafiksignal*) I funktion 1 Ur funktion 2 Gult blinkande 3 Saknas 4				Om 65:2 eller 3 förkryssats 69 Gatu-/vägbelysning Tänd 1 Stäckt 2 Saknas 3

D Trafikelement

E Inblandade personer

D Trafikelement				E Inblandade personer											
Nr	Trafikelement (Lex. pb, lätt/tung lb, lätt/tung mc, cykel, gående enl. 1 Kap. 4 § TaF, vitt/vjur)	Registreringsnr. (anges för motor- och släpfordon). För utländskt fordon, nationalitet	Totalt antal pers i fordonet	Övningskörning**) Trafikskola	Privat	71 Personnummer	72 Trafikant	73 Personskada							
						Obligatoriskt för förare och instruktör samt dödade och skadade personer	Förare el. elev som kör. Ange F/E	Fram	Bak	Okänt eller övrigt	Död	Svårt skadad	Lindrigt skadad	74 Misstänkt påverkad av alkohol/annat ämne (förare). Ange J/N	
Fordon skyltat för transport av farligt gods inblandat. Ange elementnr:				FU Inledd, datum och tid				av (titel, för- och efternamn)							
Ort och datum				75 Undersökn.ledarens beslut				Beslutsdatum							
Uppgiftslämnare				<input type="checkbox"/> FU inledd ej <input type="checkbox"/> Ej spaningsresultat <input type="checkbox"/> Brott kan ej styrkas <input type="checkbox"/> Misstänkt oskyldig <input type="checkbox"/> Gärningen ej brott				<input type="checkbox"/> FU nedlagd <input type="checkbox"/> Misstänkt ej fyllt 15 år <input type="checkbox"/> Misstänkt avliden <input type="checkbox"/> Rapporteftergift <input type="checkbox"/> Spaningsuppslag saknas				Undersökningsledarens namnteckning/ sign			
50 Statistiska uppgifter till Vägarverket				Datum och sign				Undersökningsledarens beslut							

Polismyndigheten / kopia till Vv / försäkringsbolag

*) Kontrolleras **) Med övningskörning avses erbart de fall då eleven framfört fordonet, alltså ej då instruktören kör.

Bilaga 2: Polisrapporterade vägtrafikolyckor (tabellbilaga) / Tables

På följande sidor redovisas ett antal tabeller över polisrapporterade vägtrafikolyckor med personsador. Samtliga tabeller är märkta med symbolen för officiell statistik och ingår i den officiella statistiken över vägtrafikskador. Tabellerna i bilagan finns i Excel-format på Trafikanalys hemsida (www.trafa.se).

Tabellbilagan i denna bilaga har ny utformning jämfört med tidigare år. För året 2009 publiceras statistiken både på det nya och på det gamla sättet. Den äldre uppsättningen tabeller finns på Trafikanalys hemsida med beteckningar "Vägtrafikskador 2009 – äldre tabelluppsättning" samt "Vägtrafikskador – utvidgat tabellverk enligt äldre publicering" (www.trafa.se).

Definitioner samt information om hur statistiken samlas in finns i kapitel 6.

Tabellförteckning

Tabellförteckning	List of tables
Tabell 1.1 Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, kön och län. År 2009.	Table 1.1: Road traffic accidents with fatal and severe personal injury reported by the police including persons killed or severely injured, by severity of injury, sex and county. Year 2009.
Tabell 1.2 Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, kön och månad respektive veckodag och timme. År 2009.	Table 1.2: Road traffic accidents with fatal and severe personal injury reported by the police including persons killed or severely injured by severity of injury, sex and month, weekday and hour. Year 2009.
Tabell 1.3 Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, kön, trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, väder, väglag och ljusförhållande. År 2009.	Table 1.3: Road traffic accidents with fatal or severe personal injury reported by the police including persons killed or severely injured, by severity of injury, sex, traffic environment, road type, speed limit, type of area, weather, road condition and light conditions. Year 2009.
Tabell 1.4 Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer fördelade efter de inblandade trafikelementen. År 2009.	Table 1.4: Road traffic accidents with fatal or severe personal injury reported by the police including persons killed or severely injured, by involved type of traffic elements. Year 2009.
Tabell 1.5 Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång, svår eller lindrig personskada och därvid dödade, svårt och lindrigt skadade personer efter hastighet och vägtyp. År 2009.	Table 1.5: Road traffic accidents with fatal, severe or slight personal injury reported by the police including persons killed, severely and slightly injured, by speed limit and type of road. Year 2009.
Tabell 2.1 Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och län/storstad. År 2009.	Table 2.1: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by traffic elements involved, type of accident and county/city. Year 2009.
Tabell 2.2 Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och månad, veckodag och tid på dygnet. År 2009.	Table 2.2: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by traffic elements involved, type of accident and month, day of the week and time of the day. Year 2009.
Tabell 2.3 Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, område, väder, väglag och ljusförhållande. År 2009.	Table 2.3: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by traffic elements involved, type of accident and traffic environment, road type, speed limit, type of area, weather, road condition and light.
Tabell 2.4 Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och trafikantgrupp. År 2009.	Table 2.4: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by traffic elements involved, type of accident and road user. Year 2009.
Tabell 3.1 Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och län/storstad. År 2009.	Table 3.1: Persons killed in road traffic accidents reported by the police, by group of road users and county/city. Year 2009.
Tabell 3.2 Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och månad, veckodag respektive tid på dygnet. År 2009.	Table 3.2: Persons killed in road traffic accidents reported by the police, by group of road users and month, day of week and time of day. Year 2009.
Tabell 3.3 Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, område, väder, väglag och ljusförhållande. År 2009.	Table 3.3: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by group of road users and traffic environment, road type, speed limit, type of area, weather, road condition and light conditions. Year 2009.

Tabell 4.1	Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2009.	Table 4.1:	Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age and county/city. Year 2009.
Tabell 4.2	Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2009.	Table 4.2:	Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age, group of road users and sex. Year 2009.
Tabell 5.1	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter veckodag, månad och klockslag. År 2009.	Table 5.1:	Persons killed in road traffic accidents reported by the police by day of the week, month and hour. Year 2009.
Tabell 5.2	Dödade och svårt skadade personer samt antal trafikelement vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig eller svår personskada efter trafikmiljö och trafikelement. År 2009.	Table 5.2:	Persons killed and severely injured and number of traffic elements in road traffic accidents reported by the police including fatal or severe personal injury by traffic environment and traffic element. Year 2009.
Tabell 5.3	Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt. År 2009.	Table 5.3:	Drivers of vehicles killed in road traffic accidents reported by the police by blood alcohol concentration. Year 2009.
Tabell 5.4	Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt samt andel med otillåten mängd alkohol i blodet. Åren 2006-2009.	Table 5.4:	Drivers of vehicles killed in road traffic accidents reported by the police by blood alcohol concentration and share with too high alcohol blood concentration. Years 2006-2009.
Tabell 6.1	Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång, svår och lindrig personskada och därvid dödade, svårt och lindrigt skadade personer efter skadeföljd och trafikmiljö. Åren 1960-2009.	Table 6.1:	Road traffic accidents with fatal, severe and slight personal injury reported by the police including persons killed, severely and slightly injured, by severity of injury and traffic environment. Years 1960-2009.
Tabell 6.2	Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960-2009.	Table 6.2:	Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users. Years 1960-2009.
Tabell 6.3	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor, per län/storstad. Åren 1985-2009.	Table 6.3:	Persons killed in road traffic accidents reported by the police, by county/city. Years 1985-2009.
Tabell 6.4	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor, antal dödade per 100 000 invånare och per län/storstad. Åren 1985-2009.	Table 6.4:	Persons killed in road traffic accidents reported by the police, persons killed per 100 000 inhabitants and by county/city. Years 1985-2009.
Tabell 6.5	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter kön, årstid, del av vecka och del av dygn. År 1985-2009.	Table 6.5:	Persons killed in road traffic accidents reported by the police by sex, time of year, time of week and time of day. Years 1985-2009.
Tabell 6.6	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter åldersgrupp samt risk uttryckt som antal dödade per 100 000 invånare i samma grupp. Åren 1985-2009.	Table 6.6:	Persons killed in road traffic accidents reported by the police by age group and risk expressed as number of killed persons by 100 000 inhabitants in the same age group. Years 1985-2009.
Tabell 7.1	Dödade personer i vägtrafikolyckor inom EU 27. Åren 1991-2009 samt utveckling 2000-2009.	Table 7.1:	Persons killed in road traffic accidents in EU 27. Years 1991-2009 and development 2000-2009.
Tabell 7.2	Dödade personer i vägtrafikolyckor per miljon invånare inom EU 27. Åren 1991-2009.	Table 7.2:	Persons killed in road traffic accidents per million inhabitants in EU 27. Years 1991-2009.

Tabell 1.1: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, kön och län. År 2009.



Table 1.1: Road traffic accidents with fatal and severe personal injury reported by the police including persons killed or severely injured, by severity of injury, sex and county. Year 2009.

Län County	Olyckor Accidents		Skadade personer Injured persons										
	Summa Total	varav med of which with dödlig utgång fatalities	personskada personal injuries svår severe	Summa Total				varav of which					
				Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	svårt skadade severely injured					
								Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown		
Hela riket	3 065	336	2 729	3 818	358	266	92	-	3 460	2 143	1 294	23	
Stockholms län	566	33	533	697	34	29	5	-	663	402	251	10	
varav Stockholms kommun	201	9	192	244	9	7	2	-	235	144	89	2	
Uppsala län	163	13	150	194	13	11	2	-	181	112	69	-	
Södermanlands län	103	8	95	121	8	5	3	-	113	67	46	-	
Östergötlands län	108	18	90	128	18	12	6	-	110	77	33	-	
Jönköpings län	117	13	104	142	13	10	3	-	129	89	40	-	
Kronobergs län	76	10	66	88	11	9	2	-	77	51	26	-	
Kalmar län	82	15	67	96	16	12	4	-	80	49	31	-	
Gotlands län	35	3	32	46	3	2	1	-	43	25	18	-	
Blekinge län	40	5	35	54	6	6		-	48	34	13	1	
Skåne län	371	37	334	463	43	26	17	-	420	264	153	3	
varav Malmö kommun	70	3	67	88	4	2	2	-	84	50	33	1	
Hallands län	89	13	76	103	13	10	3	-	90	54	36	-	
Västra Götalands län	403	52	351	498	55	44	11	-	443	273	168	2	
varav Göteborgs kommun	104	8	96	120	9	6	3	-	111	65	46	-	
Värmlands län	98	16	82	125	16	12	4	-	109	61	48	-	
Örebro län	69	16	53	84	18	14	4	-	66	40	25	1	
Västmanlands län	111	15	96	135	16	9	7	-	119	78	38	3	
Dalarnas län	122	12	110	150	14	11	3	-	136	93	41	2	
Gävleborgs län	75	14	61	96	15	14	1	-	81	44	37	-	
Västernorrlands län	167	13	154	241	13	10	3	-	228	128	100	-	
Jämtlands län	62	7	55	88	7	4	3	-	81	50	30	1	
Västerbottens län	109	17	92	140	19	11	8	-	121	70	51	-	
Norrbottens län	99	6	93	129	7	5	2	-	122	82	40	-	

Tabell 1.2: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, kön och månad respektive veckodag och timme. År 2009.

Table 1.2: Road traffic accidents with fatal and severe personal injury reported by the police including persons killed or severely injured by severity of injury, sex and month, weekday and hour. Year 2009.



Månad Month	Olyckor Accidents			Skadade personer Injured persons													
	Dag Day	Summa Total	varav med of which with	Summa Total	varav of which				svårt skadade severely injured								
dödlig utgång fatalities					personskada personal injuries	dödade killed	svårt skadade severely injured	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown		
Timme Hour																	
Samtliga	3 065	336	2 729	3 818	358	266	92	-	3 460	2 143	1 294	23					
Januari	207	24	183	254	26	18	8	-	228	123	104	1					
Februari	182	15	167	229	15	11	4	-	214	123	88	3					
Mars	155	13	142	192	13	11	2	-	179	107	70	2					
April	259	31	228	320	33	27	6	-	287	204	83	-					
Maj	296	30	266	346	32	26	6	-	314	209	101	4					
Juni	328	30	298	396	31	24	7	-	365	255	109	1					
Juli	293	38	255	388	42	35	7	-	346	223	119	4					
Augusti	316	40	276	379	41	30	11	-	338	220	117	1					
September	304	32	272	376	34	23	11	-	342	202	138	2					
Oktober	243	26	217	313	29	22	7	-	284	162	121	1					
November	254	23	231	325	25	15	10	-	300	161	139	-					
December	228	34	194	300	37	24	13	-	263	154	105	4					
Måndag	417	43	374	507	48	33	15	-	459	270	185	4					
Tisdag	430	47	383	520	49	30	19	-	471	289	181	1					
Onsdag	403	45	358	495	47	32	15	-	448	281	163	4					
Torsdag	432	44	388	514	44	36	8	-	470	278	188	4					
Fredag	514	50	464	643	55	43	12	-	588	367	218	3					
Lördag	461	55	406	593	59	47	12	-	534	363	166	5					
Söndag	408	52	356	546	56	45	11	-	490	295	193	2					

Tabell 1.2: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, kön och månad respektive veckodag och timme. År 2009.

Table 1.2: Road traffic accidents with fatal and severe personal injury reported by the police including persons killed or severely injured by severity of injury, sex and month, weekday and hour. Year 2009.



Månad Month	Olyckor Accidents			Skadade personer Injured persons													
	Dag Day	Summa Total	varav med of which with	Summa Total	varav of which				svårt skadade severely injured								
dödlig utgång fatalities					personskada personal injuries	dödade killed	svårt skadade severely injured	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown		
Timme Hour																	
00:00-01:59	133	12	121	171	14	13	1	-	157	113	44	-					
02:00-03:59	116	23	93	152	26	22	4	-	126	95	31	-					
04:00-05:59	64	10	54	92	10	8	2	-	82	64	17	1					
06:00-07:59	210	31	179	247	35	24	11	-	212	126	84	2					
08:00-09:59	207	27	180	240	28	19	9	-	212	118	93	1					
10:00-11:59	274	32	242	337	35	26	9	-	302	179	120	3					
								-									
12:00-13:59	351	28	323	439	29	23	6	-	410	243	164	3					
14:00-15:59	400	33	367	501	39	25	14	-	462	278	181	3					
16:00-17:59	546	56	490	684	56	40	16	-	628	365	260	3					
18:00-19:59	323	33	290	404	34	22	12	-	370	226	142	2					
20:00-21:59	240	18	222	294	18	13	5	-	276	182	92	2					
22:00-23:59	176	28	148	228	29	26	3	-	199	139	57	3					
Okänd tid	25	5	20	29	5	5	-	-	24	15	9	-					

Tabell 1.3: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, kön, trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, väder, väglag och ljusförhållande. År 2009.
 Table 1.3: Road traffic accidents with fatal or severe personal injury reported by the police including persons killed or severely injured, by severity of injury, sex, traffic environment, road type, speed limit, type of area, weather, road condition and light conditions. Year 2009.



Väglag m.m. Road condition etc.	Olyckor Accidents		Skadade personer Injured persons									
	Summa Total	varav med dödlig utgång fatalities	Summa		of which dödade killed				svårt skadade severely injured			
			personskada personal injuries	svår severe	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown
Samtliga	3 065	336	2 729	3 818	358	266	92	-	3 460	2 143	1 294	23
Trafikmiljö												
Tättbebyggt område	1 326	86	1 240	1 568	89	64	25	-	1 479	883	586	10
Ejtättbebyggt område	1 569	239	1 330	2 062	258	193	65	-	1 804	1 151	643	10
Uppgift saknas	170	11	159	188	11	9	2	-	177	109	65	3
Vägtyp												
Motorväg	198	19	179	261	21	13	8	-	240	136	101	3
Motortrafikled	91	14	77	119	14	10	4	-	105	64	41	-
Annan allmän väg	1 806	240	1 566	2 356	258	197	61	-	2 098	1 328	758	12
Gata	615	37	578	691	39	25	14	-	652	403	243	6
Enskild väg	41	8	33	49	8	5	3	-	41	32	9	-
Övrig väg, torg etc.	116	7	109	122	7	6	1	-	115	57	58	-
Uppgift saknas	198	11	187	220	11	10	1	-	209	123	84	2
Hastighetsbegränsning												
120 km/h	22	2	20	28	2	1	1	-	26	18	8	-
110 km/h	126	16	110	156	17	11	6	-	139	94	44	1
100 km/h	49	6	43	67	7	4	3	-	60	33	27	-
90 km/h	521	96	425	723	106	81	25	-	617	376	237	4
80 km/h	37	7	30	52	7	2	5	-	45	23	21	1
70 km/h	713	96	617	905	99	80	19	-	806	516	286	4
60 km/h	11	2	9	18	3	2	1	-	15	10	5	-
50 km/h	970	57	913	1 151	59	44	15	-	1 092	656	430	6
40 km/h	9	-	9	11	-	-	-	-	11	8	3	-
30 km/h	82	4	78	94	4	1	3	-	90	63	27	-
Uppgift saknas	525	50	475	613	54	40	14	-	559	346	206	7
Område												
Sträcka	2 020	259	1 761	2 550	278	206	72	-	2 272	1 443	811	18
Korsning	770	59	711	961	62	46	16	-	899	536	358	5
Trafikplats	20	-	20	27	-	-	-	-	27	14	13	-
Rondell	72	3	69	85	3	2	1	-	82	54	28	-
Uppgift saknas	183	15	168	195	15	12	3	-	180	96	84	-
Väder												
Upphållsväder	2 396	270	2 126	2 987	289	213	76	-	2 698	1 719	962	17
Dis/dimma	75	7	68	93	7	5	2	-	86	44	42	-
Regn	270	25	245	344	25	20	5	-	319	169	147	3
Snöfall el. snöblandat regn	126	17	109	173	19	12	7	-	154	85	67	2
Uppgift saknas	198	17	181	221	18	16	2	-	203	126	76	1
Väglag där vägbanan												
Torr	1 747	190	1 557	2 160	203	154	49	-	1 957	1 272	674	11
Våt/fuktig	693	78	615	875	81	58	23	-	794	454	334	6
Is/snö	418	51	367	557	56	37	19	-	501	292	204	5
- varav tjock is/packad snö	116	15	101	160	16	11	5	-	144	82	59	3
- varav tunn is (synlig väg)	173	21	152	224	23	17	6	-	201	123	77	1
- varav lös snö/snömodd	129	15	114	173	17	9	8	-	156	87	68	1
Uppgift saknas	207	17	190	226	18	17	1	-	208	125	82	1
Ljusförhållande												
Dagsljus	1 838	184	1 654	2 287	197	142	55	-	2 090	1 286	791	13
Mörker	830	109	721	1 058	116	89	27	-	942	609	326	7
- varav tänd belysning	410	39	371	503	42	34	8	-	461	282	178	1
Gryning/skymning	210	24	186	271	25	19	6	-	246	142	103	1
- varav tänd belysning	45	3	42	64	3	2	1	-	61	33	28	-
Uppgift saknas	187	19	168	202	20	16	4	-	182	106	74	2

Tabell 1.4: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer fördelade efter de inblandade trafikelementen. År 2009.

Table 1.4: Road traffic accidents with fatal or severe personal injury reported by the police including persons killed or severely injured, by involved type of traffic elements. Year 2009.



Trafikelement Traffic element	Olyckor Accidents			Skadade personer Injured persons								
	Summa Total	varav med of which with		Summa Total	varav of which				svårt skadade severely injured			
		dödlig utgång fatalities	personskada personal injuries		dödade killed	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman
			svår severe									
Samtliga	3 065	336	2 729	3 818	358	266	92	-	3 460	2 143	1 294	23
Personbil singel	803	100	703	1 015	107	88	19	-	908	600	301	7
Lastbil singel	51	3	48	58	3	3	-	-	55	48	7	-
Buss singel	6	-	6	9	-	-	-	-	9	4	5	-
Motorcykel singel	185	16	169	193	16	15	1	-	177	157	20	-
Moped singel	106	4	102	113	4	4	-	-	109	71	38	-
Cykel singel	63	6	57	64	6	5	1	-	58	36	22	-
Traktor singel	6	1	5	6	1	1	-	-	5	4	1	-
Övrig singel	22	6	16	24	6	5	1	-	18	16	2	-
Personbil – personbil	549	45	504	884	50	28	22	-	834	428	399	7
Personbil – lastbil	176	36	140	235	40	31	9	-	195	115	79	1
Personbil – buss	27	8	19	45	12	8	4	-	33	22	11	-
Personbil – motorcykel	134	21	113	156	23	20	3	-	133	110	23	-
Personbil – moped	143	6	137	160	6	6	-	-	154	110	44	-
Personbil – cykel	185	8	177	191	8	4	4	-	183	101	80	2
Personbil – gående	249	31	218	258	31	19	12	-	227	106	118	3
Personbil – djur	61	5	56	80	5	4	1	-	75	43	32	-
Personbil – traktor	10	2	8	12	2	1	1	-	10	2	8	-
Personbil – övrigt	19	4	15	23	4	2	2	-	19	13	6	-
Lastbil – lastbil	17	5	12	20	5	4	1	-	15	13	2	-
Lastbil – buss	1	-	1	2	-	-	-	-	2	1	1	-
Lastbil – motorcykel	13	5	8	13	5	5	-	-	8	7	1	-
Lastbil – moped	13	-	13	14	-	-	-	-	14	9	5	-
Lastbil – cykel	16	3	13	16	3	2	1	-	13	7	6	-

Tabell 1.4: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer fördelade efter de inblandade trafikelementen. År 2009.

Table 1.4: Road traffic accidents with fatal or severe personal injury reported by the police including persons killed or severely injured, by involved type of traffic elements. Year 2009.



Trafikelement Traffic element	Olyckor Accidents		Skadade personer Injured persons										
	Summa Total	varav med of which with	dödlig utgång fatalities	personskada personal injuries	svår severe	Summa Total	dödade killed			svårt skadade severely injured			
							Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown
Lastbil – gående	24	8	16	24	8	4	4	-	16	12	3	1	
Lastbil – djur	3	-	3	3	-	-	-	-	3	2	1	-	
Lastbil – traktor	2	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	
Lastbil – övrigt	2	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	
Buss – buss	1	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	
Buss – motorcykel	1	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	
Buss – moped	6	1	5	7	1	-	1	-	6	3	3	-	
Buss – cykel	9	1	8	9	1	1	-	-	8	4	4	-	
Buss – gående	17	2	15	17	2	-	2	-	15	6	9	-	
Buss – djur	1	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	
Buss – traktor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Buss – övrigt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Motorcykel – motorcykel	10	1	9	14	1	1	-	-	13	12	1	-	
Motorcykel – moped	6	1	5	8	1	1	-	-	7	4	3	-	
Motorcykel – cykel	3	-	3	3	-	-	-	-	3	2	1	-	
Motorcykel – gående	5	-	5	6	-	-	-	-	6	3	3	-	
Motorcykel – djur	15	1	14	16	1	1	-	-	15	13	2	-	
Motorcykel – traktor	4	1	3	5	1	-	1	-	4	3	1	-	
Motorcykel – övrigt	2	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	
Moped – moped	13	-	13	16	-	-	-	-	16	8	8	-	
Moped – cykel	17	-	17	18	-	-	-	-	18	9	9	-	
Moped – gående	13	-	13	14	-	-	-	-	14	10	4	-	
Moped – djur	2	-	2	2	-	-	-	-	2	1	1	-	
Moped – traktor	2	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	
Moped – övrigt	1	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	

Tabell 1.4: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer fördelade efter de inblandade trafikelementen. År 2009.

Table 1.4: Road traffic accidents with fatal or severe personal injury reported by the police including persons killed or severely injured, by involved type of traffic elements. Year 2009.



Trafikelement <i>Traffic element</i>	Olyckor <i>Accidents</i>			Skadade personer <i>Injured persons</i>											
	Summa <i>Total</i>	varav med <i>of which with</i>		Summa <i>Total</i>	varav <i>of which</i>							svårt skadade <i>severely injured</i>			
		dödlig utgång <i>fatalities</i>	personskada <i>personal injuries</i>		dödade <i>killed</i>	Summa <i>Total</i>	Man <i>Man</i>	Kvinna <i>Woman</i>	Okänd <i>Unknown</i>	Summa <i>Total</i>	Man <i>Man</i>	Kvinna <i>Woman</i>	Okänd <i>Unknown</i>		
	svår <i>severe</i>														
Cykel – cykel	23	1	22	23	1	1	-	-	22	9	13	-			
Cykel – gående	14	1	13	17	2	2	-	-	15	3	10	2			
Cykel – djur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Cykel – traktor	4	1	3	4	1	-	1	-	3	-	3	-			
Cykel – övrigt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Gående – traktor	3	-	3	3	-	-	-	-	3	2	1	-			
Gående – övrigt	7	2	5	6	1	-	1	-	5	2	3	-			
Traktor – djur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Traktor – traktor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Traktor – övrigt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Övrigt – djur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Övrigt – övrigt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

Tabell 1.5: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång, svår eller lindrig personskada och därvid dödade, svårt och lindrigt skadade personer efter hastighet och vägtyp. År 2009.

Table 1.5: Road traffic accidents with fatal, severe or slight personal injury reported by the police including persons killed, severely and slightly injured, by speed limit and type of road. Year 2009.



Hastighet Speed Vägtyp Type of road	Olyckor Accidents		Skadade personer Injured persons			Kvot per 100 olyckor Rate per 100 accidents		
	Summa Total	varav med dödlig utgång fatalities	personskada personal injuries svår severe	Summa Total	varav dödade killed	skadade injured svårt severely	Dödade och Killed and injured	Dödade Killed
Samtliga	3 065	336	2 729	3 818	358	3 460	125	12
Motorväg	198	19	179	261	21	240	132	11
Motortrafikled	91	14	77	119	14	105	131	15
Annan allmän väg	1 806	240	1 566	2 356	258	2 098	130	14
Gata	615	37	578	691	39	652	112	6
Enskild väg	41	8	33	49	8	41	120	20
Övrig väg/torg etc.	116	7	109	122	7	115	105	6
Uppgift saknas	198	11	187	220	11	209	111	6
							-	-
Samtliga	3 065	336	2 729	3 818	358	3 460	125	12
120 km/h	22	2	20	28	2	26	127	9
110 km/h	126	16	110	156	17	139	124	13
100 km/h	49	6	43	67	7	60	137	14
90 km/h	521	96	425	723	106	617	139	20
80 km/h	37	7	30	52	7	45	141	19
70 km/h	713	96	617	905	99	806	127	14
60 km/h	11	2	9	18	3	15	164	27
30 km/h	82	4	78	94	4	90	115	5
Uppgift saknas	525	50	475	613	54	559	117	10
120 km/h	22	2	20	28	2	26	127	9
Motorväg	22	2	20	28	2	26	127	9
Motortrafikled	-	-	-	-	-	-	-	-
Annan allmän väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Gata	-	-	-	-	-	-	-	-
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	-	-	-	-	-	-	-	-
110 km/h	126	16	110	156	17	139	124	13
Motorväg	97	13	84	121	14	107	125	14
Motortrafikled	1	-	1	1	-	1	-	-
Annan allmän väg	26	3	23	32	3	29	123	12
Gata	-	-	-	-	-	-	-	-
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	2	-	2	2	-	2	-	-
100 km/h	49	6	43	67	7	60	137	14
Motorväg	14	1	13	17	1	16	121	7
Motortrafikled	5	1	4	12	1	11	-	-
Annan allmän väg	29	4	25	37	5	32	128	17
Gata	-	-	-	-	-	-	-	-
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	1	-	1	1	-	1	-	-
90 km/h	521	96	425	723	106	617	139	20
Motorväg	31	1	30	48	1	47	155	3
Motortrafikled	32	6	26	38	6	32	119	19
Annan allmän väg	447	89	358	625	99	526	140	22
Gata	-	-	-	-	-	-	-	-
Enskild väg	2	-	2	2	-	2	-	-
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	9	-	9	10	-	10	-	-
80 km/h	37	7	30	52	7	45	141	19
Motorväg	1	-	1	1	-	1	-	-
Motortrafikled	2	1	1	2	1	1	-	-
Annan allmän väg	34	6	28	49	6	43	144	18
Gata	-	-	-	-	-	-	-	-
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	-	-	-	-	-	-	-	-
70 km/h	713	96	617	905	99	806	127	14
Motorväg	19	1	18	25	1	24	132	5
Motortrafikled	35	6	29	46	6	40	131	17
Annan allmän väg	610	84	526	775	87	688	127	14
Gata	14	2	12	18	2	16	129	14
Enskild väg	15	3	12	18	3	15	120	20
Övrig väg/torg etc.	3	-	3	3	-	3	-	-
Uppgift saknas	17	-	17	20	-	20	118	-
60 km/h	11	2	9	18	3	15	164	27
Motorväg	-	-	-	-	-	-	-	-
Motortrafikled	-	-	-	-	-	-	-	-
Annan allmän väg	10	1	9	13	1	12	-	-
Gata	1	1	-	5	2	3	-	-
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabell 1.5: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång, svår eller lindrig personskada och därvid dödade, svårt och lindrigt skadade personer efter hastighet och vägtyp. År 2009.

Table 1.5: Road traffic accidents with fatal, severe or slight personal injury reported by the police including persons killed, severely and slightly injured, by speed limit and type of road. Year 2009.



Hastighet Speed Vägtyp	Olyckor Accidents		Skadade personer Injured persons			Kvot per 100 olyckor Rate per 100 accidents		
	Summa Total	varav med dödlig utgång fatalities	personskada personal injuries svår severe	Summa Total	varav dödade killed	skadade injured svårt severely	Dödade och Killed and injured	Dödade Killed
Samtliga	3 065	336	2 729	3 818	358	3 460	125	12
50 km/h	970	57	913	1 151	59	1 092	119	6
Motorväg	2	-	2	3	-	3	-	-
Motortrafikled	11	-	11	12	-	12	109	-
Annan allmän väg	456	28	428	577	29	548	127	6
Gata	459	26	433	516	27	489	112	6
Enskild väg	7	1	6	8	1	7	-	-
Övrig väg/torg etc.	13	1	12	13	1	12	100	8
Uppgift saknas	22	1	21	22	1	21	100	5
40 km/h	9	-	9	11	-	11	-	-
Motorväg	-	-	-	-	-	-	-	-
Motortrafikled	-	-	-	-	-	-	-	-
Annan allmän väg	3	-	3	5	-	5	-	-
Gata	6	-	6	6	-	6	-	-
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	-	-	-	-	-	-	-	-
30 km/h	82	4	78	94	4	90	115	5
Motorväg	-	-	-	-	-	-	-	-
Motortrafikled	-	-	-	-	-	-	-	-
Annan allmän väg	19	1	18	23	1	22	121	5
Gata	54	3	51	62	3	59	115	6
Enskild väg	2	-	2	2	-	2	-	-
Övrig väg/torg etc.	5	-	5	5	-	5	-	-
Uppgift saknas	2	-	2	2	-	2	-	-
Uppgift saknas	525	50	475	613	54	559	117	10
Motorväg	12	1	11	18	2	16	150	17
Motortrafikled	5	-	5	8	-	8	-	-
Annan allmän väg	172	24	148	220	27	193	128	16
Gata	81	5	76	84	5	79	104	6
Enskild väg	15	4	11	19	4	15	127	27
Övrig väg/torg etc.	95	6	89	101	6	95	106	6
Uppgift saknas	145	10	135	163	10	153	112	7

Kvot = Antalet dödade och svårt skadade personer/antalet 100 olyckor. Kvoten är beräknad endast då antalet olyckor uppgår till minst 10.

Rate = Total number of killed and severely injured persons/number of 100 traffic elements.

The rate is calculated only when the number of accidents amounts to a minimum 10.

Tabell 2.1: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och län/storstad. År 2009.
 Table 2.1: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by traffic elements involved, type of accident and county/city. Year 2009.



Län County	Dödade personer Persons killed												Övriga Other
	Summa Total	Motorfordon singel Motorvehicle single	Motorfordon – Motorfordon Motor vehicle – Motor vehicle						Motorfordon – Motor vehicle –				
			Omkörning, filbyte Passing and lane change	Upphinnande Rearend collision	Möte Oncoming vehicle	Avsväng Turning at intersection	Korsväg Crossroad	Övriga Other	–Moped –Moped	–Cykel –Cycle	–Gående –Pedestrian	–Vilt –Game	
Hela riket	358	129	1	12	85	14	20	1	8	12	41	6	29
Stockholms län varav Stockholm kommun	34 9	11 2	- -	5 2	3 -	1 -	5 1	- -	1 -	2 1	4 2	- -	2 1
Uppsala län	13	4	-	-	5	-	-	-	2	-	1	-	1
Södermanlands län	8	3	-	-	1	2	-	-	-	-	2	-	-
Östergötlands län	18	6	-	-	3	1	2	-	1	1	3	-	1
Jönköpings län	13	4	-	-	6	-	-	-	1	-	2	-	-
Kronobergs län	11	3	-	-	2	-	1	-	-	1	1	1	2
Kalmar län	16	4	-	-	4	2	-	1	2	-	-	-	3
Gotlands län	3	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Blekinge län	6	1	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	2
Skåne län varav Malmö kommun	43 4	13 -	- -	6 -	11 2	- -	1 -	- -	1 -	1 -	8 2	- -	2 -
Hallands län	13	9	-	1	2	-	1	-	-	-	-	-	-
Västra Götalands län varav Göteborg kommun	55 9	23 5	- -	- -	16 2	1 -	3 -	- -	- -	- -	9 2	2 -	1 -
Värmlands län	16	5	-	-	3	1	1	-	-	2	1	1	2
Örebro län	18	5	-	-	7	1	3	-	-	-	1	1	-
Västmanlands län	16	3	-	-	3	1	2	-	-	3	2	-	2
Dalarnas län	14	6	-	-	4	-	-	-	-	-	2	-	2
Gävleborgs län	15	8	-	-	3	1	-	-	-	1	-	-	2
Västernorrlands län	13	5	1	-	3	-	1	-	-	-	1	-	2
Jämtlands län	7	2	-	-	1	1	-	-	-	-	2	-	1
Västerbottens län	19	10	-	-	3	-	-	-	-	-	2	1	3
Norrbottnens län	7	2	-	-	3	-	-	-	-	1	-	-	1

Tabell 2.2: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och månad, veckodag och tid på dygnet. År 2009.
 Table 2.2: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by traffic elements involved, type of accident and month, day of the week and time of the day. Year 2009.



Månad Month	Dödade personer Persons killed												Övriga Other
	Summa Total	Motorfordon singel Motorvehicle single	Motorfordon – Motorfordon Motor vehicle – Motor vehicle					Motorfordon – Motor vehicle –					
Day			Omkörning, filbyte Passing and lane change	Upphinnande Rearend collision	Möte Oncoming vehicle	Avsväng Turning at intersection	Korsväg Crossroad	Övriga Other	–Moped –Moped	–Cykel –Cycle	–Gående –Pedestrian	–Vilt –Game	
Samtliga	358	129	1	12	85	14	20	1	8	12	41	6	29
Januari	26	7	-	-	12	-	1	-	-	-	5	-	1
Februari	15	6	-	-	3	1	-	-	-	-	2	-	3
Mars	13	4	-	-	4	-	-	-	-	-	3	-	2
April	33	18	-	3	6	-	1	-	-	-	3	-	2
Maj	32	12	-	-	3	1	5	-	-	3	4	-	4
Juni	31	12	-	1	4	1	4	-	-	2	1	1	5
Juli	42	21	-	-	6	4	1	-	2	1	4	2	1
Augusti	41	13	-	1	10	3	3	-	2	4	1	1	3
September	34	4	-	6	8	2	3	-	-	-	4	2	5
Oktober	29	9	1	1	6	2	-	1	2	1	5	-	1
November	25	9	-	-	7	-	1	-	1	1	5	-	1
December	37	14	-	-	16	-	1	-	1	-	4	-	1
Måndag	48	10	-	1	21	3	6	-	-	1	2	-	4
Tisdag	49	13	-	-	14	2	3	-	2	2	8	1	4
Onsdag	47	13	-	2	12	-	6	-	1	2	7	-	4
Torsdag	44	16	-	2	9	2	2	-	-	1	5	1	6
Freitag	55	18	-	3	14	2	1	-	3	4	7	-	3
Lördag	59	30	-	3	9	2	1	-	-	-	8	2	4
Söndag	56	29	1	1	6	3	1	1	2	2	4	2	4
00:00-01:59	14	7	-	-	3	-	-	-	-	-	2	-	2
02:00-03:59	26	20	1	-	3	-	-	-	-	-	-	1	1
04:00-05:59	10	7	-	-	1	-	-	-	-	-	2	-	-
06:00-07:59	35	10	-	-	15	-	3	-	-	1	2	2	2
08:00-09:59	28	7	-	3	10	1	2	-	-	2	3	-	-
10:00-11:59	35	12	-	2	7	1	3	-	-	2	3	-	5
12:00-13:59	29	8	-	2	8	-	1	1	1	3	2	-	3
14:00-15:59	39	10	-	1	12	4	1	-	1	2	5	-	3
16:00-17:59	56	13	-	1	13	6	4	-	2	1	10	-	6
18:00-19:59	34	13	-	2	6	2	3	-	1	-	5	-	2
20:00-21:59	18	7	-	-	1	-	1	-	3	1	2	1	2
22:00-23:59	29	11	-	1	6	-	2	-	-	-	5	2	2
Okänd tid	5	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

Tabell 2.3: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, område, väder, väglag och ljusförhållande. År 2009.
 Table 2.3: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by traffic elements involved, type of accident and traffic environment, road type, speed limit, type of area, weather, road condition and light conditions. Year 2009.



Län County	Dödade personer Persons killed													Övriga Other
	Summa Total	Motorfordon singel Motorvehicle single	Motorfordon – Motorfordon Motor vehicle – Motor vehicle				Motorfordon – Motor vehicle –							
			Omkörning, filbyte Passing and lane change	Upphinnande Rearend collision	Möte Oncoming vehicle	Avsväng Turning at intersection	Korsväg Crossroad	Övriga Other	–Moped –Moped	–Cykel –Cycle	–Gående –Pedestrian	–Vilt –Game		
Samtliga	358	129	1	12	85	14	20	1	8	12	41	6	29	
Trafikmiljö														
Tättbebyggt område	89	26	1	2	7	4	8	-	2	9	24	-	6	
Ej tättbebyggt område	258	102	-	10	75	10	11	1	5	3	17	6	18	
Uppgift saknas	11	1	-	-	3	-	1	-	1	-	-	-	5	
Vägtyp														
Motorväg	21	6	-	9	3	-	-	-	-	-	3	-	-	
Motortrafikled	14	2	-	6	1	2	-	-	-	-	3	-	-	
Annan allmän väg	258	100	1	3	72	11	17	1	4	6	22	6	15	
Gata	39	13	-	-	3	1	1	-	2	5	11	-	3	
Enskild väg	8	2	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	5	
Övrig väg, torg etc.	7	3	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2	
Uppgift saknas	11	3	-	-	1	1	-	-	1	1	-	-	4	
Hastighetsbegränsning														
120 km/h	2	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
110 km/h	17	6	-	3	3	-	-	-	-	-	4	-	1	
100 km/h	7	1	-	1	3	-	-	-	-	-	1	-	1	
90 km/h	106	26	-	2	50	7	6	1	3	1	4	4	2	
80 km/h	7	3	-	-	3	-	-	-	1	-	-	-	-	
70 km/h	99	52	1	3	15	5	7	-	-	1	8	1	6	
60 km/h	3	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	
50 km/h	59	18	-	-	3	2	5	-	2	7	17	-	5	
40 km/h	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
30 km/h	4	1	-	-	-	-	-	-	-	2	1	-	-	
Uppgift saknas	54	21	-	2	6	-	2	-	2	1	5	1	14	
Område														
Sträcka	278	111	1	11	81	5	1	1	4	5	33	6	19	
Korsning	62	13	-	1	4	9	18	-	3	7	4	-	3	
Trafikplats	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Rondell	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	
Uppgift saknas	15	4	-	-	-	-	1	-	1	-	2	-	7	
Väder														
Upphållsväder	289	106	1	11	65	12	16	-	6	11	33	6	22	
Dis/dimma	7	2	-	-	3	-	-	-	-	-	2	-	-	
Regn	25	9	-	-	2	1	4	1	1	1	5	-	1	
Snöfall el. snöblandat regn	19	3	-	-	14	1	-	-	-	-	1	-	-	
Uppgift saknas	18	9	-	1	1	-	-	-	1	-	-	-	6	
Väglag där vägbanan														
Torr	203	76	-	12	43	11	13	-	4	10	21	3	10	
Vätfuktig	81	26	1	-	15	2	5	1	3	2	14	3	9	
Is/snö	56	19	-	-	26	1	1	-	-	-	5	-	4	
- varav tjock is/packad snö	16	4	-	-	6	1	-	-	-	-	2	-	3	
- varav tunn is (synlig väg)	23	13	-	-	8	-	-	-	-	-	1	-	1	
- varav lös snö/snömodd	17	2	-	-	12	-	1	-	-	-	2	-	-	
Uppgift saknas	18	8	-	-	1	-	1	-	1	-	1	-	6	
Ljusförhållande														
Dagsljus	197	64	-	11	49	12	12	1	3	12	16	2	15	
Mörker	116	49	1	1	28	-	5	-	3	-	22	2	5	
- varav tänd belysning	42	19	-	-	5	-	4	-	1	-	11	-	2	
Gryning/skymning	25	9	-	-	5	-	2	-	1	-	3	2	3	
- varav tänd belysning	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	
Uppgift saknas	20	7	-	-	3	2	1	-	1	-	-	-	6	

Tabell 2.4: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och trafikantgrupp. År 2009.
 Table 2.4: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by traffic elements involved, type of accident and road user. Year 2009.



Län County	Dödade personer Persons killed												Övriga Other
	Summa Total	Motorfordon singel Motorvehicle single	Motorfordon – Motorfordon Motor vehicle – Motor vehicle					Motorfordon – Motor vehicle –					
			Omkörning, filbyte Passing and lane change	Upphinnande Rearend collision	Möte Oncoming vehicle	Avsväng Turning at intersection	Korsväg Crossroad	Övriga Other	–Moped –Moped	–Cykel –Cycle	–Gående –Pedestrian	–Vilt –Game	
Samtliga	358	129	1	12	85	14	20	1	8	12	41	6	29
Personbilsförare	163	78	1	5	56	4	10	1	-	-	-	3	5
Personbilspassagerare	56	32	-	2	17	1	2	-	-	-	-	2	-
Annan bilförare	6	2	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Annan bilpassagerare	4	1	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	1
Motorcykelförare	43	14	-	3	8	8	7	-	1	-	-	1	1
Motorcykelpassagerare	4	2	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-
Mopedister	11	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	4
Cyklister	20	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-	8
Gående	44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41	-	3
Övriga och okända	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7

Tabell 3.1: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och län/storstad. År 2009.
 Table 3.1: Persons killed in road traffic accidents reported by the police, by group of road users and county/city. Year 2009.



Län County	Dödade personer Killed persons										
	Samtliga trafikanter All road users	Personbilsförare Passenger car drivers	Personbils- passagerare Passenger car passengers	Annan bilförare Other car drivers	Annan bil- passagerare Other car passengers	Motorcykelförare Motorcycle drivers	Motorcykel- passagerare Motorcycle passengers	Mopedister Moped riders	Cyklister Cyclists	Gående Pedestrians	Övriga och okända Others and unknown
Hela riket	358	163	56	6	4	43	4	11	20	44	7
Stockholms län	34	12	5	-	-	8	-	1	2	5	1
varav Stockholms kommun	9	2	1	-	-	2	-	-	1	3	-
Uppsala län	13	7	1	1	-	-	-	2	-	2	0
Södermanlands län	8	3	1	-	-	2	-	0	-	2	0
Östergötlands län	18	8	1	-	-	2	1	1	2	3	0
Jönköpings län	13	9	-	-	-	1	-	1	-	2	0
Kronobergs län	11	3	1	1	-	2	-	0	3	1	0
Kalmar län	16	5	3	-	-	3	1	2	1	-	1
Gotlands län	3	3	-	-	-	-	-	0	-	-	0
Blekinge län	6	1	3	-	-	-	-	0	1	1	0
Skåne län	43	19	8	1	1	3	-	1	1	8	1
varav Malmö kommun	4	1	1	-	-	-	-	-	-	2	-
Hallands län	13	9	2	1	-	1	-	0	-	-	0
Västra Götalands län	55	31	7	1	-	6	1	0	-	9	0
varav Göteborgs kommun	9	2	2	-	-	2	1	-	-	2	-
Värmlands län	16	6	2	-	1	2	-	0	3	1	1
Örebro län	18	8	4	-	-	5	-	0	-	1	0
Västmanlands län	16	4	3	-	-	3	-	0	4	2	0
Dalarnas län	14	6	2	-	-	1	1	1	1	2	0
Gävleborgs län	15	10	2	-	-	1	-	1	1	-	0
Västernorrlands län	13	5	3	-	2	1	-	1	-	1	0
Jämtlands län	7	3	1	-	-	-	-	0	-	2	1
Västerbottens län	19	9	6	-	-	1	-	0	-	2	1
Norrbottens län	7	2	1	1	-	1	-	0	1	-	1

Tabell 3.2: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och månad, veckodag respektive tid på dygnet. År 2009.
 Table 3.2: Persons killed in road traffic accidents reported by the police, by group of road users and month, day of week and time of day. Year 2009.



Månad Month Dag Day Timme Hour	Dödade personer Killed persons											
	Samtliga trafikanter All road users	Personbilsförare Passenger car drivers	Personbils- passagerare Passenger car passengers	Annan bilförare Other car drivers	Annan bil- passagerare Other car passengers	Motorcykelförare Motorcycle drivers	Motorcykel- passagerare Motorcycle passengers	Mopedister Moped riders	Cyklister Cyclists	Gående Pedestrians	Övriga och okända Others and unknown	
	Samtliga	358	163	56	6	4	43	4	11	20	44	7
	Januari	26	14	4	1	1	-	-	-	-	6	-
Februari	15	10	2	-	-	-	-	-	-	2	1	
Mars	13	6	2	1	-	-	-	-	-	3	1	
April	33	17	5	-	1	7	-	-	-	3	-	
Maj	32	12	1	-	1	7	1	-	4	4	2	
Juni	31	14	2	-	1	5	1	2	5	1	-	
Juli	42	14	10	1	-	8	2	1	1	4	1	
Augusti	41	18	5	-	-	8	-	3	6	1	-	
September	34	13	5	1	-	7	-	-	2	6	-	
Oktober	29	12	6	1	-	1	-	2	1	5	1	
November	25	10	7	-	-	-	-	1	1	5	1	
December	37	23	7	1	-	-	-	2	-	4	-	
Måndag	48	25	7	1	1	7	1	-	3	3	-	
Tisdag	49	23	7	1	-	4	-	2	3	8	1	
Onsdag	47	19	5	2	1	7	1	1	3	8	-	
Torsdag	44	20	4	1	1	7	-	1	4	5	1	
Fredag	55	22	14	-	1	3	-	3	4	7	1	
Lördag	59	28	8	1	-	8	2	1	-	8	3	
Söndag	56	26	11	-	-	7	-	3	3	5	1	
00:00-01:59	14	7	2	1	-	-	-	1	-	2	1	
02:00-03:59	26	16	7	-	-	2	-	1	-	-	-	
04:00-05:59	10	3	3	-	-	2	-	-	-	2	-	
06:00-07:59	35	22	5	1	1	1	1	-	1	2	1	
08:00-09:59	28	13	6	1	-	3	-	2	3	3	-	
10:00-11:59	35	14	7	-	1	5	-	-	4	3	1	
12:00-13:59	29	12	5	1	1	2	1	1	3	2	1	
14:00-15:59	39	19	7	-	1	1	1	1	4	5	-	
16:00-17:59	56	25	1	1	-	10	1	3	4	11	-	
18:00-19:59	34	12	6	-	-	8	-	1	-	6	1	
20:00-21:59	18	4	4	-	-	3	-	2	1	3	1	
22:00-23:59	29	13	3	1	-	5	-	-	1	5	1	
Okänd tid	5	3	-	-	-	1	-	1	-	-	-	

Tabell 3.3: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, område, väder, väglag och ljusförhållande. År 2009.
 Table 3.3: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by group of road users and traffic environment, road type, speed limit, type of area, weather, road condition and light conditions. Year 2009.



Län County	Dödade personer Killed persons										
	Samtliga All road users	Personbilsförare Passenger car drivers	Personbils- passagerare Passenger car passengers	Annan bilförare Other car drivers	Annan bil- passagerare Other car passengers	Motorcykelförare Motorcycle drivers	Motorcykel- passagerare Motorcycle passengers	Mopedister Moped riders	Cyklister Cyclists	Gående Pedestrians	Övriga och okända Others and unknown
Samtliga	358	163	56	6	4	43	4	11	20	44	7
Trafikmiljö											
Tättbebyggt område	89	26	7	1	2	11	1	2	11	25	3
Ej tättbebyggt område	258	134	48	5	2	31	3	7	5	19	4
Uppgift saknas	11	3	1	-	-	1	-	2	4	-	-
Vägtyp											
Motorväg	21	8	6	1	-	3	-	-	-	3	-
Motortrafikled	14	9	1	-	-	1	-	-	-	3	-
Annan allmän väg	258	128	45	5	3	31	4	7	8	23	4
Gata	39	9	4	-	-	5	-	2	6	13	-
Enskild väg	8	3	-	-	-	2	-	-	-	-	3
Övrig väg, torg etc.	7	2	-	-	1	-	-	-	2	2	-
Uppgift saknas	11	4	-	-	-	1	-	2	4	-	-
Hastighetsbegränsning											
120 km/h	2	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-
110 km/h	17	6	4	1	-	2	-	-	-	4	-
100 km/h	7	3	1	1	1	-	-	-	-	1	-
90 km/h	106	66	19	2	1	7	2	3	1	5	-
80 km/h	7	3	2	1	-	-	-	1	-	-	-
70 km/h	99	50	13	-	1	19	2	2	2	8	2
60 km/h	3	1	1	-	-	-	-	-	-	1	-
50 km/h	59	13	5	1	-	9	-	3	8	18	2
40 km/h	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30 km/h	4	1	-	-	-	-	-	-	2	1	-
Uppgift saknas	54	20	10	-	1	5	-	2	7	6	3
Område											
Sträcka	278	136	50	6	1	23	3	8	10	36	5
Korsning	62	20	6	-	2	18	1	3	7	4	1
Trafikplats	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rondell	3	1	-	-	-	-	-	-	-	2	-
Uppgift saknas	15	6	-	-	1	2	-	-	3	2	1

Tabell 3.3: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, område, väder, väglag och ljusförhållande. År 2009.
 Table 3.3: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by group of road users and traffic environment, road type, speed limit, type of area, weather, road condition and light conditions. Year 2009.



Län County	Dödade personer Killed persons										
	Samtliga All road users	Personbilsförare Passenger car drivers	Personbils- passagerare Passenger car passengers	Annan bilförare Other car drivers	Annan bil- passagerare Other car passengers	Motorcykelförare Motorcycle drivers	Motorcykel- passagerare Motorcycle passengers	Mopedister Moped riders	Cyklister Cyclists	Gående Pedestrians	Övriga och okända Others and unknown
Samtliga	358	163	56	6	4	43	4	11	20	44	7
Väder											
Uppehållsväder	289	127	47	6	3	38	4	8	14	36	6
Dis/dimma	7	5	-	-	-	-	-	-	-	2	-
Regn	25	11	2	-	1	3	-	1	1	5	1
Snöfall el. snöblandat regn	19	13	5	-	-	-	-	-	-	1	-
Uppgift saknas	18	7	2	-	-	2	-	2	5	-	-
Väglag där vägbanan											
Torr	203	86	28	5	1	37	4	6	13	22	1
Vät/fuktig	81	37	11	1	2	5	-	3	2	16	4
Is/snö	56	33	15	0	1	0	0	0	0	5	2
- varav tjock is/packad snö	16	7	5	-	-	-	-	-	-	2	2
- varav tunn is (synlig väg)	23	14	7	-	1	-	-	-	-	1	-
- varav lös snö/snömodd	17	12	3	-	-	-	-	-	-	2	-
Uppgift saknas	18	7	2	-	-	1	-	2	5	1	-
Ljusförhållande											
Dagsljus	197	88	32	4	3	28	3	4	15	16	4
Mörker	116	59	18	2	1	6	-	4	-	24	2
- varav tänd belysning	42	16	6	1	1	4	-	1	-	13	-
Gryning/skymning	25	9	4	-	-	6	-	1	-	4	1
- varav tänd belysning	3	1	-	-	-	-	-	-	-	2	-
Uppgift saknas	20	7	2	-	-	3	1	2	5	-	-

Tabell 4.1: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2009.

Table 4.1: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age and county/city. Year 2009.



Län County	Ålder Age																	Okänd Unknown
	Summa Total	0	1-3	4-6	7-9	10-12	13-14	15	16-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-99	
Dödade	358	-	2	2	2	2	1	4	21	26	34	40	42	38	52	40	52	-
Stockholms län	34	-	-	-	-	-	-	1	1	2	6	4	5	3	4	3	5	-
<i>varav Stockholm kommun</i>	9	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	2	1	2	1	-	1	-
Uppsala län	13	-	-	-	-	-	-	-	2	1	-	2	-	2	1	3	2	-
Södermanlands län	8	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	3	1	1	2	-	-
Östergötlands län	18	-	-	-	-	-	-	-	1	1	2	-	4	2	1	6	1	-
Jönköpings län	13	-	-	-	-	-	1	-	1	1	3	2	1	1	-	1	2	-
Kronobergs län	11	-	-	-	-	-	-	-	1	2	1	-	1	1	3	-	2	-
Kalmar län	16	-	-	-	-	-	-	2	-	1	1	1	3	2	3	2	1	-
Gotlands län	3	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	1	-	-
Blekinge län	6	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	-	1	1	1	-
Skåne län	43	-	1	2	1	-	-	-	2	2	1	6	4	3	5	5	11	-
<i>varav Malmö kommun</i>	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	3	-
Hallands län	13	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	2	3	3	2	-	-
Västra Götalands län	55	-	1	-	-	-	-	-	4	3	6	12	4	4	9	6	6	-
<i>varav Göteborgs kommun</i>	9	-	-	-	-	-	-	-	1	1	2	1	1	-	1	2	-	-
Värmlands län	16	-	-	-	-	1	-	-	1	1	2	1	1	2	4	1	2	-
Örebro län	18	-	-	-	-	-	-	-	-	4	2	1	3	2	2	2	2	-
Västmanlands län	16	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1	1	2	3	2	1	4	-
Dalarnas län	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	1	3	2	2	3	-
Gävleborgs län	15	-	-	-	-	-	-	-	2	1	1	-	1	1	4	1	4	-
Västernorrlands län	13	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	1	2	2	2	-	3	-
Jämtlands län	7	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	-	1	2	-	1	-	-
Västerbottens län	19	-	-	-	1	-	-	1	3	1	3	1	3	1	3	-	2	-
Norrbottnens län	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	1	-	2	-	1	-

Tabell 4.1: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2009.

Table 4.1: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age and county/city. Year 2009.



Län County	Ålder Age																	Okänd Unknown
	Summa Total	0	1-3	4-6	7-9	10-12	13-14	15	16-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-99	
Svårt skadade	3 460	2	8	19	26	41	57	151	191	253	428	548	485	451	339	230	206	25
Stockholms län	663	1	2	4	4	6	13	19	30	27	84	125	99	106	60	35	37	11
<i>varav Stockholm kommun</i>	235	1	1	1	1	1	4	3	6	7	25	50	37	44	33	10	9	2
Uppsala län	181	-	-	2	2	1	4	5	7	15	18	28	24	28	23	16	8	-
Södermanlands län	113	-	1	-	2	-	-	6	4	3	7	19	23	19	15	9	5	-
Östergötlands län	110	-	-	1	1	-	2	5	5	14	17	26	17	9	4	6	3	-
Jönköpings län	129	1	-	1	-	3	1	6	9	11	22	23	16	13	8	6	9	-
Kronobergs län	77	-	-	-	-	-	2	4	3	4	6	20	9	11	9	6	3	-
Kalmar län	80	-	-	-	-	-	1	9	6	7	7	10	11	10	3	10	6	-
Gotlands län	43	-	-	-	-	2	-	3	3	7	3	6	4	4	6	3	2	-
Blekinge län	48	-	1	-	-	2	1	3	4	2	3	6	2	8	10	3	2	1
Skåne län	420	-	1	1	3	6	9	19	30	26	67	48	65	47	32	30	33	3
<i>varav Malmö kommun</i>	84	-	-	-	1	2	2	5	4	7	15	10	9	13	5	3	7	1
Hallands län	90	-	-	-	1	-	3	5	4	7	14	14	12	5	12	5	8	-
Västra Götalands län	443	-	1	3	2	1	5	22	25	37	63	69	62	52	54	22	23	2
<i>varav Göteborgs kommun</i>	111	-	-	1	-	-	1	5	6	6	14	22	21	10	13	3	9	-
Värmlands län	109	-	1	1	-	1	2	2	5	11	8	19	14	14	13	11	7	-
Örebro län	66	-	-	-	1	2	1	3	2	2	4	9	13	10	9	5	4	1
Västmanlands län	119	-	-	-	1	4	1	6	3	4	16	19	21	14	13	4	9	4
Dalarnas län	136	-	-	-	1	2	3	5	5	13	14	17	22	17	17	7	11	2
Gävleborgs län	81	-	-	1	1	-	2	5	6	8	5	8	11	11	8	10	5	-
Västernorrlands län	228	-	-	2	3	5	5	9	20	22	23	38	25	29	18	17	12	-
Jämtlands län	81	-	-	-	2	1	-	-	4	10	12	10	13	15	2	8	3	1
Västerbottens län	121	-	-	3	1	5	2	7	6	11	21	21	9	13	9	8	5	-
Norrbottnens län	122	-	1	-	1	-	-	8	10	12	14	13	13	16	14	9	11	-

Tabell 4.1: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2009.

Table 4.1: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age and county/city. Year 2009.



Län County	Ålder Age																	Okänd Unknown
	Summa Total	0	1-3	4-6	7-9	10-12	13-14	15	16-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-99	
Lindrigt skadade	21 821	48	157	232	245	333	428	913	1 026	1 627	2 765	3 840	3 347	2 773	1 973	1 084	863	167
Stockholms län	3 844	4	36	36	50	51	51	113	124	178	426	776	762	570	339	159	105	64
<i>varav Stockholm kommun</i>	<i>1 627</i>	<i>-</i>	<i>14</i>	<i>15</i>	<i>16</i>	<i>20</i>	<i>12</i>	<i>25</i>	<i>35</i>	<i>42</i>	<i>189</i>	<i>361</i>	<i>343</i>	<i>270</i>	<i>142</i>	<i>62</i>	<i>41</i>	<i>40</i>
Uppsala län	637	1	5	17	11	6	6	19	22	37	92	122	86	95	66	32	19	1
Södermanlands län	554	2	2	3	6	9	9	25	34	28	72	96	82	70	56	30	23	7
Östergötlands län	1 172	5	6	7	16	12	28	63	58	88	163	207	170	145	97	57	42	8
Jönköpings län	933	1	6	14	9	13	16	38	66	96	115	164	133	94	86	41	40	1
Kronobergs län	554	-	5	8	5	7	17	26	30	45	88	79	69	69	51	32	23	-
Kalmar län	623	4	6	8	6	10	16	32	33	63	82	112	66	59	55	33	26	12
Gotlands län	131	1	1	1	-	2	-	7	7	14	25	20	9	18	10	8	6	2
Blekinge län	343	1	2	4	3	7	7	26	14	23	51	51	52	31	34	21	15	1
Skåne län	3 518	6	23	32	36	70	90	140	169	271	438	632	520	423	328	181	137	22
<i>varav Malmö kommun</i>	<i>1 029</i>	<i>1</i>	<i>7</i>	<i>7</i>	<i>7</i>	<i>17</i>	<i>18</i>	<i>30</i>	<i>43</i>	<i>55</i>	<i>123</i>	<i>227</i>	<i>166</i>	<i>137</i>	<i>97</i>	<i>49</i>	<i>45</i>	<i>-</i>
Hallands län	628	-	1	8	5	8	17	46	40	57	84	93	84	69	47	40	28	1
Västra Götalands län	3 803	10	23	37	36	59	66	173	172	270	494	669	610	502	327	183	152	20
<i>varav Göteborgs kommun</i>	<i>1 342</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>13</i>	<i>15</i>	<i>17</i>	<i>13</i>	<i>47</i>	<i>43</i>	<i>61</i>	<i>161</i>	<i>279</i>	<i>262</i>	<i>226</i>	<i>93</i>	<i>49</i>	<i>43</i>	<i>7</i>
Värmlands län	664	2	3	6	7	9	12	17	49	69	83	104	79	84	66	40	32	2
Örebro län	631	-	4	6	11	12	13	25	17	48	81	108	95	85	67	32	25	2
Västmanlands län	652	2	4	6	7	10	16	22	31	46	67	119	110	92	62	25	24	9
Dalarnas län	591	1	8	5	5	11	19	19	26	52	84	84	86	74	53	35	22	7
Gävleborgs län	463	1	3	4	5	8	9	26	27	42	62	66	66	43	46	25	25	5
Västernorrlands län	617	1	6	6	6	6	10	27	34	59	76	104	83	70	57	33	39	-
Jämtlands län	271	4	1	9	4	5	2	7	15	22	30	43	44	30	24	13	18	-
Västerbottens län	654	2	8	7	7	11	9	28	36	54	80	114	71	92	68	34	32	1
Norrbottnens län	538	-	4	8	10	7	15	34	22	65	72	77	70	58	34	30	30	2

Tabell 4.1: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2009.

Table 4.1: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age and county/city. Year 2009.



Län County	Ålder Age																	Okänd Unknown
	Summa Total	0	1-3	4-6	7-9	10-12	13-14	15	16-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-99	
Summa	25 639	50	167	253	273	376	486	1 068	1 238	1 906	3 227	4 428	3 874	3 262	2 364	1 354	1 121	192
Stockholms län	4 541	5	38	40	54	57	64	133	155	207	516	905	866	679	403	197	147	75
varav Stockholm kommun	1 871	1	15	16	17	21	16	28	41	50	215	413	381	316	176	72	51	42
Uppsala län	831	1	5	19	13	7	10	24	31	53	110	152	110	125	90	51	29	1
Södermanlands län	675	2	3	3	8	10	9	31	38	31	79	115	108	90	72	41	28	7
Östergötlands län	1 300	5	6	8	17	12	30	68	64	103	182	233	191	156	102	69	46	8
Jönköpings län	1 075	2	6	15	9	16	18	44	76	108	140	189	150	108	94	48	51	1
Kronobergs län	642	-	5	8	5	7	19	30	34	51	95	99	79	81	63	38	28	-
Kalmar län	719	4	6	8	6	10	17	43	39	71	90	123	80	71	61	45	33	12
Gotlands län	177	1	1	1	-	4	-	10	11	21	28	27	13	22	16	12	8	2
Blekinge län	397	1	3	4	3	9	8	29	18	26	54	59	54	39	45	25	18	2
Skåne län	3 981	6	25	35	40	76	99	159	201	299	506	686	589	473	365	216	181	25
varav Malmö kommun	1 117	1	7	7	8	19	20	35	47	62	138	237	175	150	102	53	55	1
Hallands län	731	-	1	8	6	8	20	51	44	65	98	109	98	77	62	47	36	1
Västra Götalands län	4 301	10	25	40	38	60	71	195	201	310	563	750	676	558	390	211	181	22
varav Göteborgs kommun	1 462	6	7	14	15	17	14	52	50	68	177	302	284	236	107	54	52	7
Värmlands län	789	2	4	7	7	11	14	19	55	81	93	124	94	100	83	52	41	2
Örebro län	715	-	4	6	12	14	14	28	19	54	87	118	111	97	78	39	31	3
Västmanlands län	787	2	4	6	8	14	17	28	36	50	84	139	133	109	77	30	37	13
Dalarnas län	741	1	8	5	6	13	22	24	31	65	100	102	109	94	72	44	36	9
Gävleborgs län	559	1	3	5	6	8	11	31	35	51	68	74	78	55	58	36	34	5
Västernorrlands län	858	1	6	8	9	11	15	36	54	83	100	143	110	101	77	50	54	-
Jämtlands län	359	4	1	9	6	6	2	7	19	34	43	53	58	47	26	22	21	1
Västerbottens län	794	2	8	10	9	16	11	36	45	66	104	136	83	106	80	42	39	1
Norrbottnens län	667	-	5	8	11	7	15	42	32	77	87	92	84	74	50	39	42	2

Tabell 4.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2009.



Table 4.2: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age, group of road users and sex. Year 2009.

Trafikantgrupper Group of road users	Ålder Age																Okänd Unknown	
Kön Sex	Summa Total	0	1-3	4-6	7-9	10-12	13-14	15	16-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75+	
Dödade																		
Samtliga / All	358	-	2	2	2	2	1	4	21	26	34	40	42	38	52	40	52	-
Personbilsförare	163	-	-	-	-	-	-	-	6	13	19	23	18	19	24	21	20	-
Personbilspassagerare	56	-	-	1	2	-	-	1	11	8	7	1	5	-	4	4	12	-
Annan bilförare	6	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	1	-	2	-	-	-
Annan bilpassagerare	4	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	1	-
Motorcykelförare	43	-	-	-	-	-	-	1	-	1	5	12	12	5	4	2	1	-
Motorcykelpassagerare	4	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	2	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	11	-	-	-	-	-	1	2	2	1	-	-	-	-	3	1	1	-
Cykelförare, -passagerare	20	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	2	5	5	5	-
Gående	44	-	2	-	-	1	-	-	-	2	2	1	1	8	8	6	13	-
Övriga och okända	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	4	-	1	1	-	-
Män / Men	266	-	1	1	1	-	1	2	13	19	28	37	33	34	40	24	32	-
Personbilsförare	132	-	-	-	-	-	-	-	5	11	15	20	13	17	19	15	17	-
Personbilspassagerare	29	-	-	1	1	-	-	-	6	4	6	1	4	-	2	-	4	-
Annan bilförare	6	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	1	-	2	-	-	-
Annan bilpassagerare	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	1	-
Motorcykelförare	41	-	-	-	-	-	-	1	-	1	5	12	10	5	4	2	1	-
Motorcykelpassagerare	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	10	-	-	-	-	-	1	1	2	1	-	-	-	3	1	1	-	-
Cykelförare, -passagerare	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	4	3	4	-
Gående	25	-	1	-	-	-	-	-	-	1	2	1	1	7	5	2	5	-
Övriga och okända	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	1	1	-	-
Kvinnor / Women	92	-	1	1	1	2	-	2	8	7	6	3	9	4	12	16	20	-
Personbilsförare	31	-	-	-	-	-	-	-	1	2	4	3	5	2	5	6	3	-
Personbilspassagerare	27	-	-	-	1	-	-	1	5	4	1	-	1	-	2	4	8	-
Annan bilförare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Annan bilpassagerare	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Motorcykelförare	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
Motorcykelpassagerare	3	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cykelförare, -passagerare	7	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	1	1	2	1	-
Gående	19	-	1	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	1	3	4	8	-
Övriga och okända	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-

Tabell 4.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2009.



Table 4.2: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age, group of road users and sex. Year 2009.

Trafikantgrupper Group of road users	Ålder Age																Okänd Unknown	
Kön Sex	Summa Total	0	1-3	4-6	7-9	10-12	13-14	15	16-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75+	
Svårt skadade																		
Samtliga /All	3 460	2	8	19	26	41	57	151	191	253	428	548	485	451	339	230	206	25
Personbilsförare	1 366	-	-	-	-	-	1	1	6	119	216	245	249	188	142	105	88	6
Personbilspassagerare	677	2	6	11	13	14	17	20	63	81	99	94	63	57	43	45	36	13
Annan bilförare	87	-	-	-	-	-	-	-	-	3	9	18	17	26	12	2	-	-
Annan bilpassagerare	37	-	-	1	-	-	-	-	1	3	7	5	2	3	8	1	6	-
Motorcykelförare	323	-	-	-	1	-	2	1	15	7	47	80	58	66	36	10	-	-
Motorcykelpassagerare	31	-	-	-	-	1	-	2	4	1	1	11	3	6	2	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	309	-	-	-	4	21	112	68	18	16	17	23	14	11	2	3	-	-
Cykelförare, -passagerare	302	-	-	3	6	11	11	4	16	7	11	41	38	50	43	33	25	3
Gående	293	-	2	4	6	9	4	9	16	13	17	30	28	36	38	31	47	3
Övriga och okända	35	-	-	-	-	2	1	2	2	1	5	7	4	5	4	1	1	-
Män /Men	2 143	-	5	8	14	21	32	91	119	166	303	378	302	273	206	112	112	1
Personbilsförare	905	-	-	-	-	-	1	1	6	80	164	159	152	119	91	64	68	-
Personbilspassagerare	293	-	3	6	4	5	9	8	36	42	55	57	28	17	11	6	5	1
Annan bilförare	76	-	-	-	-	-	-	-	-	3	8	17	13	23	11	1	-	-
Annan bilpassagerare	19	-	-	1	-	-	-	-	1	2	3	3	-	1	4	1	3	-
Motorcykelförare	298	-	-	-	1	-	2	1	14	7	44	77	50	59	33	10	-	-
Motorcykelpassagerare	12	-	-	-	-	1	-	1	2	1	1	4	-	2	-	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	209	-	-	-	-	2	10	71	42	15	9	14	19	13	10	2	2	-
Cykelförare, -passagerare	163	-	-	1	5	7	8	3	8	4	3	24	22	23	20	18	17	-
Gående	139	-	2	-	4	6	2	4	9	11	11	17	14	12	22	9	16	-
Övriga och okända	29	-	-	-	-	-	-	2	1	1	5	6	4	4	4	1	1	-
Kvinnor / Women	1 294	2	3	11	12	20	25	60	72	87	125	170	183	178	133	118	94	1
Personbilsförare	456	-	-	-	-	-	-	-	-	39	52	86	97	69	51	41	20	1
Personbilspassagerare	372	2	3	5	9	9	8	12	27	39	44	37	35	40	32	39	31	-
Annan bilförare	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	4	3	1	1	-	-
Annan bilpassagerare	18	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4	2	2	2	4	-	3	-
Motorcykelförare	25	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	3	8	7	3	-	-	-
Motorcykelpassagerare	19	-	-	-	-	-	-	1	2	-	-	7	3	4	2	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	100	-	-	-	-	2	11	41	26	3	7	3	4	1	1	-	1	-
Cykelförare, -passagerare	136	-	-	2	1	4	3	1	8	3	8	17	16	27	23	15	8	-
Gående	151	-	-	4	2	3	2	5	7	2	6	13	14	24	16	22	31	-
Övriga och okända	6	-	-	-	-	2	1	-	1	-	-	1	-	1	-	-	-	-

Tabell 4.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2009.



Table 4.2: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age, group of road users and sex. Year 2009.

Trafikantgrupper Group of road users	Ålder Age																Okänd Unknown	
Kön Sex	Summa Total	0	1-3	4-6	7-9	10-12	13-14	15	16-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75+	
Lindrigt skadade																		
Samtliga / All	21 821	48	157	232	245	333	428	913	1 026	1 627	2 765	3 840	3 347	2 773	1 973	1 084	863	167
Personbilsförare	10 308	-	-	1	1	1	3	6	25	814	1 497	2 210	2 072	1 544	1 062	597	441	34
Personbilspassagerare	4 781	47	129	178	167	175	134	109	377	509	666	754	434	340	276	211	195	80
Annan bilförare	690	-	-	-	-	-	-	1	1	27	130	146	128	133	99	19	2	4
Annan bilpassagerare	275	-	1	6	3	5	5	8	23	19	27	33	39	31	34	21	14	6
Motorcykelförare	736	-	-	-	-	1	3	2	17	20	75	160	139	167	110	29	7	6
Motorcykelpassagerare	74	-	-	1	-	-	4	2	4	4	8	9	13	21	8	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	1 714	-	1	5	5	11	109	711	392	84	56	78	88	102	37	16	7	12
Cykelförare, -passagerare	1 912	1	5	14	33	93	99	31	94	79	163	293	300	268	227	116	80	16
Gående	1 216	-	20	27	33	47	68	35	65	64	135	145	125	145	111	72	115	9
Övriga och okända	115	-	1	-	3	-	3	8	28	7	8	12	9	22	9	3	2	-
Män / Men	12 436	20	71	124	132	178	204	547	569	972	1 680	2 274	1 844	1 639	1 103	592	479	8
Personbilsförare	6 246	-	-	-	1	1	3	6	18	516	948	1 354	1 127	925	633	379	335	-
Personbilspassagerare	1 999	19	56	89	86	79	49	42	188	269	346	344	164	112	63	42	48	3
Annan bilförare	618	-	-	-	-	-	-	1	1	22	107	131	115	129	93	17	2	-
Annan bilpassagerare	124	-	-	4	2	1	4	3	13	9	17	22	16	11	10	9	2	1
Motorcykelförare	651	-	-	-	-	1	3	2	14	18	68	147	115	141	107	28	7	-
Motorcykelpassagerare	22	-	-	1	-	-	3	1	3	3	2	5	1	3	-	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	1 128	-	-	5	2	9	62	460	231	64	39	55	65	84	30	15	6	1
Cykelförare, -passagerare	999	1	3	12	21	60	55	18	44	35	70	132	169	144	116	72	45	2
Gående	566	-	11	13	18	27	24	13	34	30	77	73	65	77	44	27	32	1
Övriga och okända	83	-	1	-	2	-	1	1	23	6	6	11	7	13	7	3	2	-
Kvinnor / Women	9 235	28	85	107	113	155	224	366	457	655	1 085	1 566	1 503	1 133	869	491	384	14
Personbilsförare	4 028	-	-	-	-	-	-	-	7	298	549	856	945	619	428	217	106	3
Personbilspassagerare	2 710	28	72	89	81	96	85	67	189	240	320	410	270	228	213	169	147	6
Annan bilförare	68	-	-	-	-	-	-	-	-	5	23	15	13	4	6	2	-	-
Annan bilpassagerare	146	-	1	2	1	4	1	5	10	10	10	11	23	20	24	12	12	-
Motorcykelförare	79	-	-	-	-	-	-	-	3	2	7	13	24	26	3	1	-	-
Motorcykelpassagerare	52	-	-	-	-	-	1	1	1	1	6	4	12	18	8	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	577	-	1	-	3	2	47	251	161	20	17	23	23	18	7	1	1	2
Cykelförare, -passagerare	900	-	2	2	12	33	44	13	50	44	93	161	131	123	111	44	35	2
Gående	643	-	9	14	15	20	44	22	31	34	58	72	60	68	67	45	83	1
Övriga och okända	32	-	-	-	1	-	2	7	5	1	2	1	2	9	2	-	-	-

Tabell 4.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2009.



Table 4.2: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age, group of road users and sex. Year 2009.

Trafikantgrupper Group of road users	Ålder Age																Okänd Unknown	
	Summa Total	0	1-3	4-6	7-9	10-12	13-14	15	16-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74		75+
Summa / Sum																		
Samtliga / All	25 639	50	167	253	273	376	486	1 068	1 238	1 906	3 227	4 428	3 874	3 262	2 364	1 354	1 121	192
Personbilsförare	11 837	-	-	1	1	1	4	7	37	946	1 732	2 478	2 339	1 751	1 228	723	549	40
Personbilspassagerare	5 514	49	135	190	182	189	151	130	451	598	772	849	502	397	323	260	243	93
Annan bilförare	783	-	-	-	-	-	-	1	1	31	139	166	146	159	113	21	2	4
Annan bilpassagerare	316	-	1	8	3	5	5	8	24	22	34	38	41	35	43	22	21	6
Motorcykelförare	1 102	-	-	-	1	1	5	4	32	28	127	252	209	238	150	41	8	6
Motorcykelpassagerare	109	-	-	1	-	1	4	4	9	5	9	20	17	27	12	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	2 034	-	1	5	5	15	131	825	462	103	72	95	111	119	49	19	10	12
Cykelförare, -passagerare	2 234	1	5	17	39	105	110	35	111	86	174	335	338	320	275	154	110	19
Gående	1 553	-	24	31	39	57	72	44	81	79	154	176	154	189	157	109	175	12
Övriga och okända	157	-	1	-	3	2	4	10	30	8	14	19	17	27	14	5	3	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Män / Men	14 845	20	77	133	147	199	237	640	701	1 157	2 011	2 689	2 179	1 946	1 349	728	623	9
Personbilsförare	7 283	-	-	-	1	1	4	7	29	607	1 127	1 533	1 292	1 061	743	458	420	-
Personbilspassagerare	2 321	19	59	96	91	84	58	50	230	315	407	402	196	129	76	48	57	4
Annan bilförare	700	-	-	-	-	-	-	1	1	26	115	150	129	152	106	18	2	-
Annan bilpassagerare	146	-	-	5	2	1	4	3	14	11	20	25	16	13	15	10	6	1
Motorcykelförare	990	-	-	-	1	1	5	4	28	26	117	236	175	205	144	40	8	-
Motorcykelpassagerare	35	-	-	1	-	1	3	2	5	4	3	9	1	5	1	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	1 347	-	-	5	2	11	73	532	275	80	48	69	84	100	41	18	8	1
Cykelförare, -passagerare	1 175	1	3	13	26	67	63	21	52	39	73	157	191	168	140	93	66	2
Gående	730	-	14	13	22	33	26	17	43	42	90	91	80	96	71	38	53	1
Övriga och okända	118	-	1	-	2	-	1	3	24	7	11	17	15	17	12	5	3	-
Kvinnor / Women	10 621	30	89	119	126	177	249	428	537	749	1 216	1 739	1 695	1 315	1 014	625	498	15
Personbilsförare	4 515	-	-	-	-	-	-	-	8	339	605	945	1 047	690	484	264	129	4
Personbilspassagerare	3 109	30	75	94	91	105	93	80	221	283	365	447	306	268	247	212	186	6
Annan bilförare	79	-	-	-	-	-	-	-	-	5	24	16	17	7	7	3	-	-
Annan bilpassagerare	165	-	1	3	1	4	1	5	10	11	14	13	25	22	28	12	15	-
Motorcykelförare	106	-	-	-	-	-	-	-	4	2	10	16	34	33	6	1	-	-
Motorcykelpassagerare	74	-	-	-	-	-	1	2	4	1	6	11	16	22	11	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	678	-	1	-	3	4	58	293	187	23	24	26	27	19	8	1	2	2
Cykelförare, -passagerare	1 043	-	2	4	13	38	47	14	59	47	101	178	147	151	135	61	44	2
Gående	813	-	10	18	17	24	46	27	38	37	64	85	74	93	86	71	122	1
Övriga och okända	39	-	-	-	1	2	3	7	6	1	3	2	2	10	2	-	-	-

Anm: Gruppen "samtliga" inkluderar personer med okänt kön och därför summerar inte män och kvinnor alltid till samtliga.

Remark: The group "all" includes individuals with unknown sex and therefore men and women do not in all cases sum up to all.

Tabell 5.1: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter veckodag, månad och klockslag. År 2009.
 Table 5.1: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by day of the week, month and hour. Year 2009.



Klockslag <i>Hour of the day</i>	Dödade personer <i>Killed persons</i>		
	Summa <i>Total</i>	Måndag– Torsdag <i>Monday– Thursday</i>	Fredag– Söndag <i>Friday– Sunday</i>
Samtliga	358	188	170
Januari	26	15	11
Februari	15	5	10
Mars	13	9	4
April	33	11	22
Maj	32	16	16
Juni	31	15	16
Juli	42	24	18
Augusti	41	23	18
September	34	19	15
Oktober	29	11	18
November	25	13	12
December	37	27	10
Samtliga	358	188	170
00:00-01:59	14	3	11
02:00-03:59	26	6	20
04:00-05:59	10	3	7
06:00-07:59	35	26	9
08:00-09:59	28	17	11
10:00-11:59	35	24	11
12:00-13:59	29	13	16
14:00-15:59	39	21	18
16:00-17:59	56	34	22
18:00-19:59	34	14	20
20:00-21:59	18	6	12
22:00-23:59	29	20	9
Okänd tid	5	1	4

Tabell 5.2: Dödade och svårt skadade personer samt antal trafikelement vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig eller svår personskada efter trafikmiljö och trafikelement. År 2009.

Table 5.2: Persons killed and severely injured and number of traffic elements in road traffic accidents reported by the police including fatal or severe personal injury by traffic environment and traffic element. Year 2009.



Trafikelement Traffic element	Hela riket Sweden				Tättbebyggt område Urban area				Ej tättbebyggt område Rural area			
	Antal trafik- element Number of traffic elements	Antal dödade personer Number of fatalities	Antal dödade och svårt skadade personer Number of killed and severely injured persons	Kvot ¹ Rate ¹	Antal trafik- element Number of traffic elements	Antal dödade personer Number of fatalities	Antal dödade och svårt skadade personer Number of killed and severely injured persons	Kvot ¹ Rate ¹	Antal trafik- element Number of traffic elements	Antal dödade personer Number of fatalities	Antal dödade och svårt skadade personer Number of killed and severely injured persons	Kvot ¹ Rate ¹
Samtliga element	5 141	358	3 818	74	2 402	89	1 568	65	2 739	269	2 250	82
Personbil	3 083	219	2 254	73	1 275	33	642	50	1 808	186	1 612	89
Personbil med släp el. husvagn	25	-	8	-	9	-	1	-	16	-	7	-
Tung lastbil	122	2	19	-	42	1	6	-	80	1	13	-
Tung lastbil med släp	64	1	14	-	7	-	1	-	57	1	13	-
Lätt lastbil eller husbil	135	6	81	60	59	1	20	-	76	5	61	80
Lätt lastbil med släp	3	1	1	-	3	1	1	-	-	-	-	-
Lastbil (okänd viktklass)	32	-	5	-	8	-	1	-	24	-	4	-
Buss, ev. med släp	72	-	14	-	40	-	3	-	32	-	11	-
Tung MC, ev. med sidovagn	310	43	316	102	103	10	107	104	207	33	209	101
Lätt MC	27	4	31	-	18	2	21	-	9	2	10	-
MC (okänd viktklass)	57	-	54	95	28	-	26	-	29	-	28	-
Okänt motorfordon	4	-	2	-	2	-	1	-	2	-	1	-
Moped klass 1	197	7	193	98	143	2	141	99	54	5	52	96
Moped klass 2	72	3	67	93	52	-	48	-	20	3	19	-
Moped (okänd klass)	67	1	60	90	40	-	37	-	27	1	23	-
Cykel	362	20	322	89	271	11	245	90	91	9	77	85
Fotgängare	347	44	337	97	266	25	258	97	81	19	79	98
Övriga trafikelement	162	7	40	-	36	3	9	-	126	4	31	-

1 Kvot = Antalet dödade och svårt skadade personer/antalet 100 trafikelement. Kvoten är beräknad endast då antalet dödade och svårt skadade uppgår till minst 50.

/Rate = Total number of killed and severely injured persons/number of 100 traffic elements. The rate is calculated only when the number of killed and severely injured persons amount to a minimum 50.

Tabell 5.3: Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt. År 2009.

Table 5.3: Drivers of vehicles killed in road traffic accidents reported by the police by blood alcohol concentration. Year 2009.

Kön Sex	Alkohol i blodet, promillehalt (o/oo) Blood alcohol concentration (o/oo)				
	Summa	0,00–0,19	0,20–0,99	1,00–	Uppgift saknas
Ålder Age	Total	0,00–0,19	0,20–0,99	1,00–	Unknown
Trafikantgrupp Group of road users					
Samtliga	225	137	8	40	40
Kön					
Man	191	116	7	37	31
Kvinna	34	21	1	3	9
Ålder					
–17 år	11	5	2	3	1
18–24 år	40	22	1	10	7
25–44 år	69	42	2	16	9
45–64 år	59	36	3	11	9
65–74 år	25	21	-	-	4
75– år	21	11	-	-	10
Trafikantgrupp					
Personbilsförare	163	95	7	31	30
Annan bilförare	9	5	-	2	2
Motorcykelförare	43	34	1	4	4
Mopedförare	10	3	-	3	4

Källa: Uppgift om personernas alkoholhalt i blodet kommer från Rättsmedicinalverket (RMV) och är resultat från obduktioner.

Gränserna för rattfylleri är 0,20 promille och för grovt rattfylleri 1,00 enligt Trafikbrottslagen (SFS 1951:649), se även Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se.

"Uppgift saknas" betyder att personen ej finns i datamaterialet från RMV. Om personen finns i RMV-materialet men saknar uppgift för alkoholhalt i blodet finns personen i klassen med lägst alkohol.

Tabell 5.4: Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt samt andel med otillåten mängd alkohol i blodet. Åren 2006-2009.



Table 5.4: Drivers of vehicles killed in road traffic accidents reported by the police by blood alcohol concentration and share with too high alcohol blood concentration. Years 2006-2009.

Kön	Alkohol i blodet, promillehalt (o/oo)					Procent med otillåten mängd alkohol	
	Summa	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Uppgift saknas	Procent \geq 0,20	Procent \geq 1,00
Sex	Blood alcohol concentration (o/oo)					Percent with too high blood alcohol concentration	
Ålder	Summa	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Uppgift saknas	Procent \geq 0,20	Procent \geq 1,00
Age	Total	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Unknown	Percent \geq 0,20	Percent \geq 1,00
Trafikantgrupp	Total	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Unknown	Percent \geq 0,20	Percent \geq 1,00
Group of road users	Total	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Unknown	Percent \geq 0,20	Percent \geq 1,00
Samtliga							
2006	279	207	8	40	24	17,2	14,3
2007	337	208	20	51	58	21,1	15,1
2008	254	187	12	32	23	17,3	12,6
2009	225	137	8	40	40	21,3	17,8
Män							
2006	238	171	8	39	20	19,7	16,4
2007	262	157	15	48	42	24,0	18,3
2008	208	150	11	29	18	19,2	13,9
2009	191	116	7	37	31	23,0	19,4
Kvinnor							
2006	41	36	-	1	4	2,4	2,4
2007	75	51	5	3	16	10,7	4,0
2008	46	37	1	3	5	8,7	6,5
2009	34	21	1	3	9	11,8	8,8
-17 år							
2006	11	7	1	3	-	36,4	27,3
2007	14	9	1	1	3	14,3	7,1
2008	7	9	1	1	3	28,6	14,3
2009	11	9	1	1	3	18,2	9,1
18-24 år							
2006	54	39	3	9	3	22,2	16,7
2007	70	39	7	11	13	25,7	15,7
2008	43	28	4	8	3	27,9	18,6
2009	40	22	1	10	7	27,5	25,0
25-44 år							
2006	95	72	1	19	3	21,1	20,0
2007	98	60	4	18	16	22,4	18,4
2008	82	56	5	17	4	26,8	20,7
2009	69	42	2	16	9	26,1	23,2
45-64 år							
2006	72	56	3	6	7	12,5	8,3
2007	98	60	8	18	12	26,5	18,4
2008	66	54	2	5	5	10,6	7,6
2009	59	36	3	11	9	23,7	18,6
65-74 år							
2006	18	14	-	1	3	5,6	5,6
2007	25	20	-	2	3	8,0	8,0
2008	30	22	-	2	6	6,7	6,7
2009	25	21	-	-	4	0,0	0,0
75- år							
2006	29	19	-	2	8	6,9	6,9
2007	32	20	-	1	11	3,1	3,1
2008	26	20	1	-	5	3,8	0
2009	21	11	-	-	10	0,0	0

Tabell 5.4: Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt samt andel med otillåten mängd alkohol i blodet. Åren 2006-2009.



Table 5.4: Drivers of vehicles killed in road traffic accidents reported by the police by blood alcohol concentration and share with too high alcohol blood concentration. Years 2006-2009.

Kön Sex Ålder Age Trafikantgrupp Group of road users	Alkohol i blodet, promillehalt (o/oo) Blood alcohol concentration (o/oo)					Procent med otillåten mängd alkohol Percent with too high blood alcohol concentration	
	Summa Total	0,00-0,19 0,00-0,19	0,20-0,99 0,20-0,99	1,00- 1,00-	Uppgift saknas Unknown	Procent ≥ 0,20 Percent ≥ 0,20	Procent ≥ 1,00 Percent ≥ 1,00
Personbilsförare							
2006	194	143	5	30	16	18,0	15,5
2007	247	150	16	37	44	21,5	15,0
2008	167	124	8	18	17	15,6	10,8
2009	163	95	7	31	30	23,3	19,0
Annan bilförare							
2006	18	15	-	1	2	5,6	5,6
2007	20	10	1	3	6	20,0	15,0
2008	25	17	-	6	2	24,0	24,0
2009	9	5	-	2	2	22,2	22,2
Motorcykelförare							
2006	52	41	3	5	3	15,4	9,6
2007	58	41	3	10	4	22,4	17,2
2008	51	39	3	6	3	17,6	11,8
2009	43	34	1	4	4	11,6	9,3
Mopedförare							
2006	15	8	-	4	3	26,7	26,7
2007	12	7	-	1	4	8,3	8,3
2008	11	7	1	2	1	27,3	18,2
2009	10	3	-	3	4	30,0	30,0

Källa: Uppgift om personernas alkoholhalt i blodet kommer från Rättsmedicinalverket (RMV) och är resultat från obduktioner.

Gränserna för rattfylleri är 0,20 promille och för grovt rattfylleri 1,00 enligt Trafikbrottslagen (SFS 1951:649), se även Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se.

Tabell 6.1: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång, svår och lindrig personskada och därvid dödade, svårt och lindrigt skadade personer efter skadeföljd och trafikmiljö. Åren 1960–2009.



Table 6.1: Road traffic accidents with fatal, severe and slight personal injury reported by the police including persons killed, severely and slightly injured, by severity of injury and traffic environment. Years 1960–2009.

År Year	Vägfrikolyckor Road traffic accidents				Skadade personer Injured persons			
	Med dödlig utgång With fatalities	Med annan personskada Other personal injuries		Summa Total	Dödade Killed	Svårt skadade Severely injured	Lindrigt skadade Slightly injured	Summa Total
		Svår Severe	Lindrig Light					
1960	970	2 514	13 739	17 223	1 036	2 983	18 553	22 572
1961	1 020	2 548	14 490	18 058	1 083	3 031	19 867	23 981
1962	1 022	2 454	14 042	17 518	1 123	2 942	19 496	23 561
1963	1 126	2 555	14 549	18 230	1 217	3 068	20 332	24 617
1964	1 202	2 739	15 397	19 338	1 308	3 370	21 565	26 243
1965	1 204	2 517	14 423	18 144	1 313	3 158	20 460	24 931
1966	1 168	3 645	11 397	16 210	1 313	4 700	16 730	22 743
1967	968	4 011	10 429	15 408	1 077	5 304	15 697	22 078
1968	1 133	4 607	11 077	16 817	1 262	6 117	16 917	24 296
1969	1 158	5 085	11 094	17 337	1 275	5 989	16 670	23 934
1970	1 158	5 124	10 354	16 636	1 307	6 614	15 616	23 537
1971	1 093	5 460	9 869	16 422	1 213	7 031	14 841	23 085
1972	1 053	5 154	9 806	16 013	1 194	6 657	14 599	22 450
1973	1 076	5 632	10 194	16 902	1 177	7 264	15 287	23 728
1974	1 089	5 494	9 460	16 043	1 197	6 982	13 920	22 099
1975	1 046	5 284	9 717	16 047	1 172	6 728	14 081	21 981
1976	1 035	5 186	10 822	17 043	1 168	6 679	15 164	23 011
1977	922	5 017	10 290	16 229	1 031	6 529	14 387	21 947
1978	934	4 969	10 125	16 028	1 034	6 431	14 142	21 607
1979	820	4 638	9 966	15 424	926	6 036	13 516	20 478
1980	755	4 656	9 820	15 231	848	6 064	13 182	20 094
1981	693	4 761	9 347	14 801	784	5 984	12 570	19 338
1982	681	4 706	9 901	15 288	758	5 950	13 327	20 035
1983	706	4 840	10 302	15 848	779	6 063	13 740	20 582
1984	717	4 842	10 972	16 531	801	6 068	14 567	21 436
1985	695	4 504	10 730	15 929	808	5 814	14 857	21 479
1986	748	4 535	11 394	16 677	844	5 804	15 810	22 458
1987	717	4 203	10 732	15 652	787	5 423	15 044	21 254
1988	722	4 584	11 901	17 207	813	5 869	16 969	23 651
1989	790	4 545	12 634	17 969	904	5 790	17 741	24 435
1990	704	4 340	11 931	16 975	772	5 501	16 996	23 269
1991	667	3 814	11 522	16 003	745	4 832	16 225	21 802
1992	667	3 722	11 210	15 599	759	4 705	16 022	21 486
1993	573	3 479	10 907	14 959	632	4 334	15 407	20 373
1994	528	3 355	12 005	15 888	589	4 221	16 862	21 672
1995	519	3 137	11 970	15 626	572	3 965	17 208	21 745
1996	488	3 048	11 785	15 321	537	3 837	16 973	21 347
1997	493	3 067	12 192	15 752	541	3 917	17 363	21 821
1998	490	3 004	12 020	15 514	531	3 883	17 473	21 887
1999	516	3 113	12 205	15 834	580	4 043	17 921	22 544
2000	535	3 104	12 131	15 770	591	4 103	17 929	22 623
2001	511	3 100	12 185	15 796	583	4 058	18 272	22 913
2002	490	3 420	13 037	16 947	560	4 592	20 155	25 307
2003	460	3 446	14 459	18 365	529	4 664	22 439	27 632
2004	430	3 082	14 517	18 029	480	4 022	22 560	27 062
2005	406	3 004	14 684	18 094	440	3 915	22 544	26 899
2006	404	3 002	14 807	18 213	445	3 959	22 677	27 081
2007	426	2 979	15 143	18 548	471	3 824	22 925	27 220
2008	355	2 868	15 239	18 462	397	3 657	22 591	26 645
2009	336	2 729	14 793	17 858	358	3 460	21 821	25 639

Tabell 6.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960–2009.



Table 6.2: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users. Years 1960–2009.

År Year	Bil Car		Motorcykel Motorcycle		Mopedist ¹ Moped riders ¹	Cyklist ¹ Cyclists ¹	Gående Pedestrians	Andra Other	Summa Total	
	Förare Drivers	Passagerare Passengers	Förare Drivers	Passagerare Passengers						
Dödade										
1960	180		159	66	12	130	171	272	46	1 036
1961	192		176	58	6	139	168	281	63	1 083
1962	244		220	38	8	131	157	281	44	1 123
1963	276		217	45	4	132	164	336	43	1 217
1964	345		265	37	3	118	175	325	40	1 308
1965	334		273	35	3	125	171	327	45	1 313
1966 ²	353		321	26	5	120	152	297	39	1 313
1967	325		275	30	3	84	128	195	37	1 077
1968	367		304	27	9	111	152	260	32	1 262
1969	376		274	44	8	120	169	255	29	1 275
1970	393		275	40	13	108	141	308	29	1 307
1971	391		278	43	9	115	118	243	16	1 213
1972	385		260	57	9	101	138	226	18	1 194
1973	385		264	33	7	100	144	231	13	1 177
1974	362		257	64	8	92	139	247	28	1 197
1975	367		253	35	6	91	147	240	33	1 172
1976	364		305	25	4	73	127	247	23	1 168
1977	383		225	25	4	73	121	181	19	1 031
1978	360		240	37	5	78	114	189	11	1 034
1979	337		216	28	4	50	94	178	19	926
1980	295		203	40	3	34	112	133	28	848
1981	277		185	46	7	32	76	135	26	784
1982	278		153	43	4	41	82	142	15	758
1983	258		151	72	12	31	90	157	8	779
1984	266		161	66	9	32	111	152	4	801
1985	306		205	51	6	26	91	113	10	808
1986	347		160	60	8	30	85	148	6	844
1987	334		162	53	6	24	58	144	6	787
1988	359		166	50	7	24	66	136	5	813
1989	377		213	35	5	24	87	155	8	904
1990	342		154	39	7	22	68	134	6	772
1991	333		157	30	7	12	68	125	13	745
1992	356		129	28	5	17	76	138	10	759
1993	294		114	38	4	14	70	94	4	632
1994	293		115	27	4	10	52	86	2	589
1995	283		111	29	3	9	57	71	9	572
1996	243		113	38	2	14	49	74	4	537
1997	273		98	33	3	13	42	72	7	541
1998	271		74	33	7	12	58	69	7	531
1999	277		115	36	0	12	45	86	9	580
2000	301		116	36	3	10	47	73	5	591
2001	278		121	35	3	9	43	87	7	583
2002	289		116	34	3	12	42	58	6	560
2003	268		110	45	2	9	35	55	5	529
2004	210		92	51	5	18	27	67	10	480
2005	209		82	41	5	8	38	50	7	440
2006	208		79	52	3	15	26	55	7	445
2007	218		82	55	5	14	33	58	6	471
2008	185		66	51	0	11	30	45	9	397
2009	169		60	43	4	11	20	44	7	358

Tabell 6.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960–2009.



Table 6.2: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users. Years 1960–2009.

År Year	Bil Car		Motorcykel Motorcycle		Mopedist ¹ Moped riders ¹	Cyklist ¹ Cyclists ¹	Gående Pedestrians	Andra Other	Summa Total
	Förare Drivers	Passagerare Passengers	Förare Drivers	Passagerare Passengers					
Svårt skadade³									
1960	584	577	362	55	345	365	631	64	2 983
1961	637	694	293	39	333	335	631	69	3 031
1962	638	710	210	37	349	291	651	56	2 942
1963	747	695	169	32	381	322	667	55	3 068
1964	886	889	172	21	345	332	680	45	3 370
1965	911	814	116	15	297	303	650	52	3 158
1966 ²	1 403	1 308	173	23	422	485	825	61	4 700
1967	1 752	1 539	196	32	518	446	755	66	5 304
1968	1 934	1 775	234	61	603	588	854	62	6 111
1969	2 033	1 731	333	69	702	659	936	66	6 529
1970	2 048	1 732	322	64	655	673	1 051	69	6 614
1971	2 224	1 796	398	84	714	671	1 087	57	7 031
1972	2 180	1 739	426	87	578	652	957	38	6 657
1973	2 418	1 883	413	94	648	775	976	57	7 264
1974	2 205	1 704	471	91	701	732	1 010	68	6 982
1975	2 061	1 683	379	64	693	770	989	89	6 728
1976	2 245	1 707	339	58	642	698	926	64	6 679
1977	2 142	1 742	308	45	643	667	910	72	6 529
1978	2 147	1 645	304	54	578	751	871	81	6 431
1979	1 998	1 532	324	61	485	729	844	63	6 036
1980	1 934	1 549	396	63	452	776	817	77	6 064
1981	1 884	1 389	475	73	408	812	846	97	5 984
1982	1 875	1 358	542	103	439	850	722	61	5 950
1983	1 915	1 344	581	99	380	945	749	50	6 063
1984	2 030	1 332	549	79	312	895	821	50	6 068
1985	2 055	1 386	474	58	282	794	717	48	5 814
1986	2 008	1 385	499	87	246	815	716	50	5 804
1987	1 962	1 328	469	64	208	652	701	39	5 423
1988	2 297	1 351	424	58	257	717	720	45	5 869
1989	2 272	1 274	384	51	259	742	746	62	5 790
1990	2 149	1 239	309	48	299	772	647	38	5 501
1991	1 918	1 052	250	36	248	755	545	28	4 832
1992	1 793	998	309	39	273	703	562	28	4 705
1993	1 685	928	257	36	195	719	486	28	4 334
1994	1 622	895	224	43	216	727	459	35	4 221
1995	1 490	834	235	33	235	670	434	34	3 965
1996	1 504	825	208	35	161	643	433	28	3 837
1997	1 549	838	244	30	183	675	364	34	3 917
1998	1 656	889	195	20	153	538	403	29	3 883
1999	1 762	888	247	27	182	532	368	37	4 043
2000	1 802	910	280	19	194	468	402	28	4 103
2001	1 827	897	270	28	213	431	347	45	4 058
2002	2 047	1 047	357	37	238	441	381	44	4 592
2003	2 024	1 095	364	36	251	420	417	57	4 664
2004	1 826	881	288	30	259	350	359	29	4 022
2005	1 704	853	339	32	296	353	317	21	3 915
2006	1 682	831	348	44	329	336	364	25	3 959
2007	1 612	776	345	31	342	331	343	44	3 824
2008	1 575	755	306	35	300	337	331	18	3 657
2009	1 453	714	323	31	309	302	293	35	3 460

Tabell 6.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960–2009.



Table 6.2: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users. Years 1960–2009.

År Year	Bil Car		Motorcykel Motorcycle		Mopedist ¹ Moped riders ¹	Cyklist ¹ Cyclists ¹	Gående Pedestrians	Andra Other	Summa Total
	Förare Drivers	Passagerare Passengers	Förare Drivers	Passagerare Passengers					
Lindrigt skadade									
1960	4 746	5 437	1 606	346	2 060	1 756	2 352	250	18 553
1961	5 317	6 190	1 360	259	2 316	1 767	2 386	272	19 867
1962	5 612	6 397	989	182	2 026	1 518	2 509	263	19 496
1963	6 237	6 534	914	169	2 051	1 671	2 525	231	20 332
1964	6 974	7 058	814	160	2 086	1 689	2 570	214	21 565
1965	6 869	6 930	675	111	1 797	1 423	2 428	227	20 460
1966 ²	5 576	5 812	484	81	1 391	1 309	1 943	134	16 730
1967	5 470	5 541	451	104	1 316	1 097	1 588	130	15 697
1968	6 012	5 940	575	122	1 307	1 277	1 536	148	16 917
1969	5 937	5 713	573	137	1 383	1 229	1 605	93	16 670
1970	5 718	5 336	600	129	1 141	1 139	1 464	89	15 616
1971	5 344	5 106	577	147	1 057	1 231	1 302	77	14 841
1972	5 544	4 883	670	144	1 001	1 102	1 189	66	14 599
1973	5 967	5 192	557	116	1 033	1 237	1 090	95	15 287
1974	5 313	4 441	636	144	935	1 160	1 193	98	13 920
1975	5 221	4 526	562	121	1 161	1 219	1 134	137	14 081
1976	6 338	4 594	575	93	1 106	1 193	1 142	123	15 164
1977	5 901	4 442	510	87	1 013	1 219	1 108	107	14 387
1978	5 953	4 250	522	94	933	1 214	1 085	91	14 142
1979	5 660	3 845	523	90	868	1 367	1 073	90	13 516
1980	5 352	3 620	639	107	755	1 507	1 075	127	13 182
1981	5 034	3 332	708	122	648	1 511	1 014	201	12 570
1982	5 276	3 413	939	146	644	1 806	998	105	13 327
1983	5 458	3 529	1 036	168	633	1 875	944	97	13 740
1984	6 119	3 586	950	152	553	2 042	1 052	113	14 567
1985	6 747	3 849	778	111	471	1 779	1 056	66	14 857
1986	7 271	4 044	798	126	508	1 909	1 034	120	15 810
1987	7 174	3 780	700	91	421	1 656	1 111	111	15 044
1988	8 201	4 428	714	113	462	1 854	1 069	128	16 969
1989	8 745	4 359	628	91	559	2 010	1 217	132	17 741
1990	8 239	4 256	590	70	584	2 056	1 077	124	16 996
1991	7 910	3 987	554	94	574	1 998	1 037	71	16 225
1992	7 761	4 017	517	81	581	2 032	945	88	16 022
1993	7 532	3 756	490	53	512	2 058	888	118	15 407
1994	8 219	3 919	452	75	560	2 513	1 020	104	16 862
1995	8 494	4 170	489	88	576	2 331	969	91	17 208
1996	8 344	4 098	493	61	548	2 293	1 028	108	16 973
1997	8 719	3 987	500	78	573	2 467	948	91	17 363
1998	9 023	4 400	456	53	479	2 068	931	63	17 473
1999	9 204	4 413	472	74	582	2 046	1 027	103	17 921
2000	9 395	4 257	512	47	711	1 919	1 013	75	17 929
2001	9 509	4 441	556	66	853	1 734	1 029	84	18 272
2002	10 340	5 116	735	111	882	1 796	1 071	104	20 155
2003	11 554	5 636	733	81	1 182	1 857	1 201	195	22 439
2004	11 621	5 757	672	72	1 303	1 812	1 223	100	22 560
2005	11 549	5 581	676	69	1 506	1 870	1 176	117	22 544
2006	11 489	5 606	743	79	1 642	1 729	1 267	122	22 677
2007	11 602	5 467	741	78	1 817	1 767	1 322	131	22 925
2008	11 250	5 243	833	65	1 726	1 980	1 344	150	22 591
2009	10 998	5 056	736	74	1 714	1 912	1 216	115	21 821

1 Inkl. passagerare / Incl. passengers

2 Definition av svår personskada ändrad år 1966. / Definition for severe personal injuries changed year 1966.

Tabell 6.3: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor, per län/storstad. Åren 1985 – 2009.
 Table 6.3: Persons killed in road traffic accidents reported by the police, by county/city. Years 1985 – 2009.



Län County	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Hela riket	808	844	787	813	904	772	745	759	632	589	572	537	541	531	580	591	583	560	529	480	440	445	471	397	358
Stockholms län	54	85	84	86	95	84	70	57	74	51	54	39	43	53	49	67	67	64	59	58	40	47	53	44	34
varav Stockholms kommun	16	24	26	29	34	20	22	23	24	14	20	11	17	17	17	20	16	18	12	12	9	7	16	8	9
Uppsala län	15	27	21	35	32	37	24	35	22	16	19	22	10	15	20	19	11	21	16	12	19	12	20	11	13
Södermanlands län	25	32	18	26	30	35	15	24	13	23	18	26	22	12	15	11	30	22	12	10	15	13	7	15	8
Östergötlands län	39	30	33	29	35	32	34	39	22	24	21	12	22	11	30	21	28	21	16	9	14	16	22	21	18
Jönköpings län	37	36	29	34	37	34	40	42	29	30	17	17	11	19	26	29	30	25	17	34	20	28	16	9	13
Kronobergs län	24	15	17	27	36	21	25	20	17	21	12	11	23	20	15	18	11	13	14	7	11	12	19	10	11
Kalmar län	21	38	14	16	15	23	28	9	16	16	19	22	21	25	15	21	21	22	14	14	13	14	12	13	16
Gotlands län	3	10	4	11	3	6	4	4	5	8	3	3	4	3	5	6	7	4	5	1	3	1	5	2	3
Blekinge län	25	10	9	20	22	9	11	18	13	13	12	17	11	10	9	11	9	5	4	9	7	5	12	3	6
Skåne län	84	88	105	79	107	88	82	67	80	71	83	56	74	62	85	86	58	58	79	71	59	60	69	55	43
varav Malmö kommun	8	10	14	11	10	13	7	9	13	6	8	7	3	6	10	9	6	4	8	7	13	9	10	4	4
Hallands län	34	33	29	38	61	19	19	23	25	17	12	26	20	21	17	17	22	17	15	24	17	14	15	17	13
Västra Götalands län	164	154	148	138	131	120	107	142	93	86	78	83	93	91	98	90	90	108	82	78	68	61	67	69	55
varav Göteborgs kommun	21	25	19	22	17	19	15	42	7	13	11	7	14	24	16	12	13	10	11	12	9	9	11	13	9
Värmlands län	27	41	45	36	42	27	37	39	29	20	31	20	26	20	28	30	27	32	23	16	35	21	24	22	16
Örebro län	27	36	32	30	28	37	23	17	24	25	22	28	18	24	30	28	27	23	21	14	16	17	13	12	18
Västmanlands län	33	18	26	26	26	30	24	26	22	21	19	17	17	27	20	16	22	17	15	21	14	23	8	6	16
Dalarnas län	29	36	40	38	33	25	52	43	25	27	38	31	24	19	28	13	17	20	22	29	19	23	18	16	14
Gävleborgs län	51	33	34	43	36	37	46	45	32	30	33	35	23	22	17	29	18	15	28	12	15	21	23	15	15
Västernorrlands län	34	40	29	37	41	33	36	32	23	26	21	16	24	17	28	22	26	13	22	10	7	18	19	17	13
Jämtlands län	26	11	11	19	26	20	22	33	19	17	17	20	10	13	10	18	16	8	19	9	16	11	9	6	7
Västerbottens län	30	30	34	20	33	29	19	17	28	27	21	14	18	15	20	15	19	21	31	22	18	15	13	13	19
Norrbottnens län	26	41	25	25	35	26	27	27	21	20	22	22	27	32	15	24	27	31	15	20	14	13	27	21	7

Tabell 6.4: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor, antal dödade per 100 000 invånare och per län/storstad. Åren 1985–2009.

Table 6.4: Persons killed in road traffic accidents reported by the police, persons killed per 100 000 inhabitants and by county/city. Years 1985–2009.



Län County	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Hela riket	9,7	10,1	9,4	9,6	10,6	9,0	8,6	8,7	7,2	6,7	6,5	6,1	6,1	6,0	6,5	6,7	6,5	6,3	5,9	5,3	4,9	4,9	5,1	4,3	3,8
Stockholms län	3,4	5,3	5,2	5,3	5,8	5,1	4,2	3,4	4,4	3,0	3,1	2,2	2,4	3,0	2,7	3,7	3,6	3,5	3,2	3,1	2,1	2,5	2,7	2,2	1,7
varav Stockholms kommun	2,4	3,6	3,9	4,3	5,1	3,0	3,2	3,4	3,5	2,0	2,8	1,5	2,3	2,3	2,7	2,1	2,4	1,6	1,6	1,2	0,9	2,0	1,0	1,1	
Uppsala län	6,0	10,6	8,1	13,4	12,1	13,8	8,8	12,6	7,8	5,6	6,6	7,6	3,4	5,1	6,8	6,5	3,7	7,0	5,3	4,0	6,2	3,8	6,2	3,4	3,9
Södermanlands län	10,0	12,8	7,2	10,3	11,8	13,7	5,8	9,3	5,0	8,9	7,0	10,1	8,6	4,7	5,9	4,3	11,7	8,5	4,6	3,8	5,7	4,9	2,6	5,6	3,0
Östergötlands län	9,9	7,6	8,3	7,3	8,8	7,9	8,4	9,6	5,4	5,8	5,0	2,9	5,3	2,7	7,3	5,1	6,8	5,1	3,9	2,2	3,4	3,8	5,2	5,0	4,2
Jönköpings län	11,7	11,3	9,1	10,6	11,5	10,5	12,2	12,8	8,8	9,1	5,2	5,2	3,4	5,8	7,9	8,8	9,2	7,6	5,2	10,3	6,1	8,4	4,8	2,7	3,9
Kronobergs län	13,8	8,6	9,8	15,4	20,4	11,8	14,0	11,2	9,5	11,6	6,7	6,1	12,8	11,2	8,5	10,2	6,2	7,3	7,9	3,9	6,2	6,7	10,5	5,5	6,0
Kalmar län	8,8	16,0	5,9	6,7	6,3	9,5	11,6	3,7	6,6	6,6	7,8	9,1	8,7	10,5	6,3	8,9	8,9	9,4	6,0	6,0	5,6	6,0	5,1	5,6	6,8
Gotlands län	5,3	17,8	7,1	19,5	5,3	10,5	7,0	6,9	8,7	13,7	5,2	5,2	6,9	5,2	8,7	10,5	12,2	7,0	8,7	1,7	5,2	1,7	8,8	3,5	5,2
Blekinge län	16,6	6,7	6,0	13,4	14,7	6,0	7,3	11,9	8,6	8,5	7,9	11,2	7,3	6,6	6,0	7,3	6,0	3,3	2,7	6,0	4,6	3,3	7,9	2,0	3,9
Skåne län	8,2	8,5	10,1	7,5	10,1	8,2	7,6	6,2	7,3	6,4	7,5	5,0	6,6	5,5	7,6	7,6	5,1	5,1	6,9	6,1	5,0	5,1	5,8	4,5	3,5
varav Malmö kommun	3,5	4,3	6,1	4,8	4,3	5,6	3,0	3,8	5,5	2,5	3,3	2,8	1,2	2,4	3,9	3,5	2,3	1,5	3,0	2,6	4,8	3,3	3,6	1,4	1,4
Hallands län	14,2	13,6	11,9	15,4	24,3	7,5	7,4	8,8	9,4	6,3	4,5	9,6	7,4	7,7	6,2	6,2	8,0	6,1	5,3	8,5	5,9	4,8	5,1	5,8	4,4
Västra Götalands län	11,7	11,0	10,5	9,7	9,2	8,3	7,4	9,8	6,4	5,8	5,3	5,6	6,3	6,1	6,6	6,0	6,0	7,2	5,4	5,1	4,4	4,0	4,3	4,4	3,5
varav Göteborgs kommun	4,9	5,8	4,4	5,1	3,9	4,4	3,5	9,7	1,6	2,9	2,4	1,5	3,1	5,2	3,5	2,6	2,8	2,1	2,3	2,5	1,9	1,8	2,2	2,6	1,8
Värmlands län	9,7	14,7	16,1	12,8	14,9	9,5	13,0	13,7	10,2	7,0	10,9	7,1	9,3	7,2	10,1	10,9	9,9	11,7	8,4	5,8	12,8	7,7	8,8	8,0	5,9
Örebro län	10,0	13,4	11,9	11,1	10,3	13,6	8,4	6,2	8,7	9,0	8,0	10,2	6,5	8,7	11,0	10,2	9,9	8,4	7,7	5,1	5,8	6,2	4,7	4,3	6,5
Västmanlands län	13,0	7,1	10,2	10,2	10,1	11,6	9,3	10,0	8,4	8,0	7,3	6,5	6,6	10,5	7,8	6,2	8,5	6,6	5,8	8,0	5,4	9,3	3,2	2,4	6,4
Dalarnas län	10,2	12,7	14,1	13,4	11,5	8,6	17,9	14,8	8,6	9,3	13,1	10,8	8,4	6,7	10,0	4,7	6,1	7,2	8,0	10,5	6,9	8,3	6,5	5,8	5,1
Gävleborgs län	17,6	11,5	11,9	15,0	12,5	12,8	15,9	15,6	11,0	10,4	11,4	12,2	8,1	7,8	6,1	10,4	6,5	5,4	10,1	4,3	5,4	7,6	8,3	5,4	5,4
Västernorrlands län	13,0	15,3	11,1	14,2	15,7	12,6	13,8	12,3	8,8	10,0	8,1	6,2	9,4	6,7	11,2	8,9	10,6	5,3	9,0	4,1	2,9	7,4	7,8	7,0	5,3
Jämtlands län	19,4	8,2	8,2	14,2	19,3	14,7	16,2	24,3	14,0	12,5	14,9	7,5	9,9	7,7	13,9	12,4	6,3	14,9	7,1	12,6	8,7	7,1	4,7	5,5	
Västerbottens län	12,2	12,2	13,8	8,1	13,2	11,5	7,5	6,6	10,8	10,4	8,1	5,4	6,9	5,8	7,8	5,9	7,5	8,2	12,1	8,6	7,0	5,8	5,0	5,0	7,3
Norrbottnens län	9,9	15,7	9,6	9,6	13,3	9,9	10,2	10,1	7,9	7,5	8,3	8,3	10,3	12,3	5,8	9,4	10,6	12,2	5,9	7,9	5,6	5,2	10,8	8,4	2,8

Anm: Befolkning är från statistikdatabasen på SCB:s hemsida, www.scb.se.

Remark: Number of inhabitants from the statistical data base from Statistics Sweden, www.scb.se.

Tabell 6.5: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter kön, årstid, del av vecka och del av dygn. År 1985–2009.

Table 6.5: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by sex, time of year, time of week and time of day. Years 1985–2009.



År Year	Dödade personer Persons killed											
	Samtliga	Män	Kvinnor	Sommar ¹	Höst och vår ¹	Vinter ¹	Måndag-torsdag	Fredag-söndag	06:00–13:59	14:00–22:59	22:00–05:59	
	All	Men	Women	Summer ¹	Fall and spring ¹	Winter ¹	Monday-Thursday	Friday-Sunday	06:00–13:59	14:00–22:59	22:00–05:59	
1985	808	566	242	324	274	210		465	343	272	362	174
1986	844	607	237	333	289	222		453	391	277	394	173
1987	787	565	222	300	260	227		429	358	266	364	157
1988	813	572	241	318	284	211		473	340	290	365	158
1989	904	635	269	316	310	278		511	393	307	408	189
1990	772	529	243	268	271	233		424	348	268	341	163
1991	745	530	215	284	230	231		430	315	208	363	174
1992	759	531	228	324	217	218		424	335	274	316	169
1993	632	439	193	215	227	190		351	281	228	282	122
1994	589	408	181	219	194	176		328	261	212	253	124
1995	572	403	169	229	182	161		328	244	207	268	97
1996	537	376	161	210	178	149		304	233	202	235	100
1997	541	404	137	189	175	177		282	259	186	262	93
1998	531	410	121	199	176	156		298	233	205	234	92
1999	580	422	158	215	193	172		315	265	223	233	124
2000	591	438	153	202	215	174		310	281	182	279	130
2001	583	433	150	233	197	153		285	298	186	260	137
2002	560	423	137	229	170	161		303	257	189	242	129
2003	529	391	138	206	165	158		258	271	170	245	114
2004	480	364	116	205	149	126		252	228	155	199	126
2005	440	324	116	167	127	146		243	197	169	190	81
2006	445	333	112	188	134	123		224	221	169	191	85
2007	471	344	127	208	135	128		277	194	179	200	92
2008	397	286	111	173	125	99		211	186	138	177	82
2009	358	266	92	148	119	91		188	170	127	147	84

1 Vinter är december-mars, vår och höst april-maj samt oktober-november och sommar är juni-september.

/ Winter is December-March, Spring and fall April-May and October-November while summer is June-September.

Anm: Kvinnor inkluderar ett fåtal individer med okänt kön: 1, 2, 1, 1 respektive 3 personer åren 1994, 1995, 1997, 2001 respektive 2005.

Remark: Women include a few individuals with unknown sex: 1, 2, 1, 1 and 3 persons in the years 1994, 1995, 1997, 2001 and 2005.

Tabell 6.6: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter åldersgrupp samt risk uttryckt som antal dödade per 100 000 invånare i samma grupp. Åren 1985–2009.



Table 6.6: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by age group and risk expressed as number of killed persons by 100 000 inhabitants in the same age group. Years 1985–2009.

År Year	Dödade personer <i>Killed persons</i>									Risk som antal dödade per 100 000 personer i befolkning <i>Risk as number of killed persons per 100 000 in population</i>								
	Ålder Age									Ålder Age								
	Summa <i>Total</i>	0–6	7–14	15–17	18–24	25–44	45–64	65–74	75+	Summa <i>Total</i>	0–6	7–14	15–17	18–24	25–44	45–64	65–74	75+
1985	808	11	33	49	164	189	147	114	101	9,7	1,6	3,9	14,7	19,7	7,8	8,1	13,7	16,2
1986	844	10	36	51	170	198	160	107	112	10,1	1,5	4,3	15,3	20,2	8,2	8,9	12,7	17,6
1987	787	14	32	48	163	203	119	101	107	9,4	2,0	3,9	14,2	19,3	8,4	6,5	12,0	16,4
1988	813	11	25	55	170	174	151	112	115	9,6	1,6	3,1	16,2	20,2	7,2	8,2	13,3	17,3
1989	904	26	34	54	172	200	155	125	138	10,6	3,6	4,3	15,9	20,5	8,2	8,2	14,9	20,3
1990	772	12	23	34	154	192	165	86	106	9,0	1,6	2,9	10,2	18,5	7,9	8,6	10,3	15,4
1991	745	16	20	30	133	205	131	89	121	8,6	2,0	2,6	9,3	16,2	8,4	6,7	10,7	17,3
1992	759	16	21	21	134	194	161	96	116	8,7	2,0	2,7	6,8	16,6	8,0	8,0	11,6	16,4
1993	632	9	16	28	91	168	129	90	101	7,2	1,1	2,0	9,4	11,3	6,9	6,3	10,9	14,2
1994	589	13	21	12	82	149	114	87	111	6,7	1,5	2,6	4,0	10,3	6,1	5,5	10,6	15,4
1995	572	13	22	18	78	132	134	67	108	6,5	1,6	2,6	6,0	9,9	5,4	6,3	8,4	14,5
1996	537	7	15	29	67	116	122	76	105	6,1	0,9	1,7	9,5	8,8	4,8	5,7	9,7	13,8
1997	541	13	11	14	67	152	113	73	98	6,1	1,7	1,2	4,6	8,9	6,3	5,2	9,5	12,7
1998	531	4	21	16	76	132	134	67	81	6,0	0,5	2,3	5,4	10,3	5,4	6,1	8,8	10,4
1999	580	12	25	16	73	140	141	64	109	6,5	1,7	2,7	5,3	10,1	5,8	6,3	8,6	13,9
2000	591	2	17	16	102	164	136	50	104	6,7	0,3	1,8	5,2	14,2	6,7	6,0	6,8	13,2
2001	583	6	12	22	100	159	137	56	91	6,5	0,9	1,2	6,9	14,0	6,5	6,0	7,6	11,5
2002	560	5	13	20	100	153	130	43	96	6,3	0,8	1,4	6,1	13,9	6,3	5,6	5,8	12,1
2003	529	7	14	23	93	147	127	44	74	5,9	1,1	1,5	6,7	12,7	6,1	5,4	5,9	9,3
2004	480	7	7	19	78	135	95	48	91	5,3	1,0	0,8	5,3	10,5	5,6	4,0	6,3	11,4
2005	440	3	7	19	67	128	109	39	68	4,9	0,4	0,8	5,1	8,9	5,3	4,6	5,1	8,5
2006	445	7	9	24	75	126	109	36	59	4,9	1,0	1,1	6,2	9,7	5,2	4,6	4,6	7,4
2007	471	2	8	22	86	118	130	39	66	5,1	0,3	1,0	5,6	10,7	4,8	5,4	4,8	8,2
2008	397	2	4	13	64	113	99	41	61	4,3	0,3	0,5	3,4	7,6	4,6	4,1	4,8	7,6
2009	358	4	5	25	60	82	90	40	52	3,8	0,5	0,6	6,7	6,9	3,3	3,7	4,5	6,5

Anm: Befolkning är från statistikdatabasen på SCB:s hemsida, www.scb.se.

Remark: Number of inhabitants from the statistical data base of Statistics Sweden, www.scb.se.

Tabell 7.1: Dödade personer i vägtrafikolyckor inom EU 27. Åren 1991–2009 samt utveckling 2000–2009.
 Table 7.1: Persons killed in road traffic accidents in EU 27. Years 1991–2009 and development 2000–2009.

Land																				Utveckling 2000-2009, procent
	Country	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Belgique/België	1 873	1 671	1 660	1 692	1 449	1 356	1 364	1 500	1 397	1 470	1 486	1 306	1 214	1 162	1 089	1 069	1 071	944	955	-35
България (Bulgaria)	1 114	1 299	1 307	1 390	1 264	1 014	915	1 003	1 047	1 012	1 011	959	960	943	957	1 043	1 006	1 061	901	-11
Česká republika	1 331	1 571	1 524	1 637	1 588	1 570	1 597	1 360	1 455	1 486	1 334	1 431	1 447	1 382	1 286	1 063	1 221	1 076	901	-39
Danmark	606	577	559	546	582	514	489	499	514	498	431	463	432	369	331	306	406	406	303	-39
Deutschland	11 300	10 631	9 949	9 814	9 454	8 758	8 549	7 792	7 772	7 503	6 977	6 842	6 613	5 842	5 361	5 091	4 949	4 477	4 152	-45
Eesti	490	287	321	364	332	213	280	284	232	204	199	223	164	170	169	204	196	132	100	-51
Irland	445	415	431	404	437	453	473	458	414	418	412	376	337	374	396	365	338	280	240	-43
Ελλάδα (Elláda)	2 112	2 158	2 160	2 253	2 412	2 157	2 105	2 182	2 116	2 037	1 880	1 634	1 605	1 670	1 658	1 657	1 612	1 555	1 453	-29
España	8 837	7 818	6 375	5 612	5 749	5 482	5 604	5 956	5 738	5 777	5 517	5 347	5 400	4 749	4 442	4 104	3 823	3 100	2 605	-55
France	10 483	9 902	9 865	9 019	8 892	8 540	8 445	8 920	8 486	8 079	8 162	7 655	6 058	5 530	5 318	4 709	4 620	4 275	4 273	-47
Italia	8 109	8 053	7 187	7 091	7 020	6 676	6 714	6 313	6 688	7 061	7 096	6 980	6 563	6 122	5 818	5 669	5 131	4 731	4 050	-43
Κύπρος	103	132	115	133	118	128	115	111	113	111	98	94	97	117	102	86	89	82	71	-36
Latvija	997	787	724	774	660	594	567	677	652	635	558	559	532	516	442	407	419	316	254	-60
Lietuva	1 173	836	958	765	672	667	752	829	748	641	706	697	709	752	773	759	739	499	370	-42
Luxembourg	83	69	78	65	70	71	60	57	58	76	70	62	53	49	46	36	46	35	47	-38
Magyarország	2 120	2 101	1 678	1 562	1 589	1 370	1 391	1 371	1 306	1 200	1 239	1 429	1 326	1 296	1 278	1 303	1 232	996	822	-32
Malta	16	11	14	6	14	19	18	17	4	15	16	16	16	13	17	11	14	15	21	40
Nederland	1 281	1 253	1 235	1 298	1 334	1 180	1 163	1 066	1 090	1 082	993	987	1 028	804	750	730	709	677	644	-40
Österreich	1 551	1 403	1 283	1 338	1 210	1 027	1 105	963	1 079	976	958	956	931	878	768	730	691	679	633	-35
Polska	7 901	6 946	6 341	6 744	6 900	6 359	7 310	7 080	6 730	6 294	5 534	5 827	5 640	5 712	5 444	5 243	5 583	5 437	4 572	-27
Portugal	3 217	3 086	2 701	2 505	2 711	2 730	2 521	2 126	2 028	1 877	1 670	1 655	1 542	1 294	1 247	969	974	885	840	-55
România	3 078	2 816	2 826	2 877	2 845	2 845	2 863	2 778	2 468	2 466	2 461	2 398	2 235	2 418	2 461	2 478	2 800	3 061	2 796	13
Slovenija	462	493	493	505	415	389	357	309	334	314	278	269	242	274	258	262	293	214	171	-46
Slovensko	614	677	584	633	660	616	788	819	647	628	614	610	645	603	560	579	627	558	347	-45
Suomi/Finland	632	601	484	480	441	404	438	400	431	396	433	415	379	375	379	336	380	344	279	-30
Sverige	745	759	632	589	572	537	541	531	580	591	583	560	529	480	440	445	471	397	358	-39
United Kingdom	4 753	4 379	3 957	3 807	3 765	3 740	3 743	3 581	3 564	3 580	3 598	3 581	3 658	3 368	3 336	3 298	3 059	2 645	2 337	-35
EU 27	75 426	70 731	65 441	63 903	63 155	59 409	60 267	58 982	57 691	56 427	54 314	53 331	50 355	47 262	45 126	42 952	42 499	38 877	34 495	-39

Källa/ Source : CARE (EU road accidents database) or national publications. European Commission / Directorate General Mobility and Transport.
 Totalen för EU 27 har korrigerats jämfört med originalpublikationen. Korrigerats har även antal dödade i Sverige 2009.
 The total for EU 27 has been corrected compared to the original publication as has the number of fatalities for Sweden in 2009.

Tabell 7.2: Dödade personer i vägtrafikolyckor per miljon invånare inom EU 27. Åren 1991 – 2009.
Table 7.2: Persons killed in road traffic accidents per million inhabitants in EU 27. Years 1991 – 2009.

Land Country	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Belgique/België	188	167	165	168	143	134	134	147	137	144	145	127	117	112	104	102	101	88
България (Bulgaria)	129	152	154	165	150	121	110	121	128	126	128	122	123	121	123	135	131	139
Česká republika	129	152	148	158	154	152	155	132	141	145	130	140	142	135	126	104	119	104
Danmark	118	112	108	105	112	98	93	94	97	93	81	86	80	68	61	56	75	74
Deutschland	142	132	123	121	116	107	104	95	95	91	85	83	80	71	65	62	60	54
Eesti	313	185	212	246	229	149	199	204	168	149	146	164	121	126	126	152	146	98
Ireland	126	117	121	113	121	125	129	124	111	111	107	96	85	94	97	87	78	63
Ελλάδα (Elláda)	207	209	207	214	228	202	196	202	195	187	172	149	146	151	150	149	144	139
España	227	200	163	143	146	139	142	150	144	144	136	131	130	112	103	94	86	68
France	184	173	172	157	154	147	145	153	145	137	138	129	101	92	85	75	73	67
Italia	143	142	126	125	123	117	118	111	118	124	125	122	114	106	100	96	87	79
Κύπρος	175	219	186	210	183	195	173	164	165	161	140	133	136	160	136	112	114	103
Latvija	375	298	280	305	264	241	232	280	272	267	236	238	228	222	192	177	184	139
Lietuva	317	226	259	208	184	184	210	233	212	183	202	201	205	218	226	223	218	148
Luxembourg	216	177	198	162	173	172	144	135	136	175	159	140	118	111	103	92	97	72
Magyarország	204	203	162	151	154	133	135	133	127	117	121	140	131	128	127	129	122	99
Malta	45	31	39	16	38	51	48	45	11	39	41	41	40	33	42	27	34	37
Nederland	85	83	81	85	86	76	75	68	69	68	62	61	63	49	46	45	43	41
Österreich	201	180	163	169	152	129	139	121	135	122	119	119	115	108	94	88	83	81
Polska	207	181	165	175	179	165	189	183	174	163	145	152	148	150	143	137	146	143
Portugal	323	310	271	251	271	272	250	210	200	184	163	160	148	124	118	92	92	83
România	135	126	127	130	128	129	130	126	113	113	112	111	103	113	121	120	130	142
Slovenija	231	247	247	254	209	195	180	156	169	158	140	135	121	137	129	131	146	106
Slovensko	116	128	110	119	123	115	146	152	120	116	114	113	120	112	113	114	116	103
Suomi/Finland	126	120	96	95	86	79	85	78	84	77	84	80	73	72	72	64	72	65
Sverige	87	88	73	67	65	61	61	60	66	67	66	63	59	53	49	49	52	43
United Kingdom	83	76	69	66	65	64	64	61	61	61	61	60	62	56	56	55	50	43
EU 27	160	150	138	134	133	124	126	123	120	117	113	111	104	97	92	87	86	78

Källa/ Source : CARE (EU road accidents database) or national publications. European Commission / Directorate General Mobility and Transport.
 Totalen för EU 27 har korrigerats jämfört med originalpublikationen. Korrigerats har även antal dödade i Sverige 2009.
 The total for EU 27 has been corrected compared to the original publication as has the number of fatalities for Sweden in 2009.

Anm: Befolkning är från statistikdatabasen på SCB:s hemsida, www.scb.se.
 Remark: Number of inhabitants from the statistical data base from Statistics Sweden, www.scb.se.

Bilaga 3:

Sjukvårdsrapporterade skadade i STRADA

I denna bilaga ges exempel på resultat som kan tas fram med hjälp av de uppgifter som sjukvården rapporterar in till STRADA.

Resultaten baseras på uppgifter från följande geografiska områden:

<u>Område</u>	<u>Sjukhus</u>
Blekinge län	Karlshamn Karlskrona
Hallands län	Halmstad Varberg
Jämtlands län	Östersund
Kalmar län	Kalmar Oskarshamn Västervik
Kronoberg	Ljungby Växjö
Norrbottnens län	Sunderbyn, Luleå
Skåne län	Helsingborg Hässleholm Kristianstad Lund Malmö Trelleborg Ystad Ängelholm
Södermanlands län	Eskilstuna Nyköping
Värmlands län	Arvika Karlstad
Västernorrlands län	Torsby Sollefteå Sundsvall Örnsköldsvik
Västmanlands län	Västerås
Västra Götalands län	Alingsås Borås Göteborg (Sahlgrenska/Östra) Kungälv Lidköping

	Möndal
	Skövde
	Uddevalla
Umeå kommun	Umeå

Uppgiftslämnandet till statistiken regleras genom överenskommelser mellan Transportstyrelsen och respektive sjukvårdshuvudman (eller enskilt sjukhus). Registreringen bygger på informerat samtycke från patienten.

Vilka skadade som redovisas

Sammanställningarna omfattar personer som skadats inom de geografiska områdena ovan och som vid första vårdtillfället kommit till något av sjukhusen ovan eller till ett annat STRADA-anslutet sjukhus. Personer som omkom till följd av skadorna är exkluderade liksom personer som har sökt vård men som inte har fått någon diagnostiserad skada. En annan avgränsning är att tabellerna enbart innehåller personer som har skadats vid olyckor inom vägtransportområde.

Som vägtransportområde räknas:

- Gatu-/Vägsträcka
- Gatu-/Väggkorsning
- Gång- och Cykelbana (-väg)
- Gångbana/Trottoar
- Buss- Spårvagnshållplats
- Okänd

Följande områden räknas *inte* som vägtransportområde: park, torg, parkeringshus, separat parkeringsplats, bensinstation, taxistation, industriområde, hamnområde, tomt/gård/enskilt område, skolgård, idrottsplats, skogsstig samt kyrkogård. Statistiken avgränsas i tiden på så sätt att den omfattar skadehändelser som inträffat under redovisningsåret oberoende av när de rapporterats till sjukvården och Transportstyrelsen.

Olyckstyper

I samband med registreringen genereras olyckstyper enligt motsvarande benämningar som vid polisens registrering. Utöver dessa olyckstyper registreras fotgängare i fallolyckor som en egen olyckstyp.

Skadeklassificering

I STRADA anger sjukvården vilken kroppsdel som är skadad och skadetyp (t.ex. fraktur). Skaderegistreringen genererar bland annat AIS-kod (Abbreviated Injury Scale) och ISS-kod (Injury Severity Score). AIS är utvecklat för att beskriva skadekonsekvenser till följd av trafikolyckor. Allvarlighetsgraden enligt AIS anges på en skala mellan 1 och 6, där 1=Lätt skada och 6=Maximal skada. AIS-graden anger till största delen sannolikheten för överlevnad till följd av en specifik skada.

Sedan skaderegistrering påbörjades i STRADA 1999 har AIS 1990 använts av sjukvården som skadeklassificeringssystem. Från och med januari 2007 används AIS 2005. Som en följd av denna förändring har allvarlighetsgraden förändrats för ett flertal diagnoser. Till största delen har allvarlighetsgraden mildrats.

Effekten av multipla skador graderas enligt ISS, som beräknas med utgångspunkt från AIS-graderna.

Om någon skada har AIS-grad 6 sätts ISS alltid till det högsta möjliga ISS-värdet, som är 75. Annars beräknas ISS på följande sätt:

1. Notera det högsta AIS-värdet i varje kroppsregion.
2. Kvadrera de tre högsta AIS-värdena som noterats i punkt 1.
3. Summera de tre kvadrerade AIS-värdena i punkt 2.

ISS-värdet kan sägas ange sannolikheten för överlevnad vid multipla skador.

Täckningsgrad

De flesta sjukhus kan inte redovisa täckningsgrad, eller bortfall. Täckningsgraden varierar sannolikt mycket mellan olika sjukhus. Umeå universitetssjukhus och sjukhusen i Skåne har utvecklade rutiner för att kontinuerligt följa och uppskatta bortfall. Dessa sjukhus redovisar även en hög täckningsgrad.

Ort, sjukhus	Täckningsgrad %
---------------------	------------------------

Helsingborg	100
Hässleholm	99
Kristianstad	100
Lund	100
Malmö	78
Trelleborg	97
Ystad	100
Ängelholm	100
Totalt Skåne	93

Umeå	>95
------	-----

Procentsatserna ska ses som ungefärliga mått. Täckningsgraden beräknas med hjälp av uppgifter från patientadministrativa system. Uppgifterna i dessa system överensstämmer inte till fullo med de klassifikationer som styr statistiken över skadade i vägtrafiken.

Sjukvårdens rapportering av skadade i vägtrafiken

Tabell

- 1 [Antal skadade efter rapporterande instans och område](#)
- 2 [Antal skadade efter allvarlighetsgrad, ålder och kön, samtliga områden \(exklusive fotgängare singel\)](#)
- 3 [Antal skadade fotgängare singel efter allvarlighetsgrad, ålder och kön, samtliga områden](#)
- 4 [Antal skadade efter månad, område och kön \(exklusive fotgängare singel\)](#)
- 5 [Antal skadade fotgängare singel efter månad, område och kön](#)
- 6 [Antal skadade efter motpart, färdstätt och allvarlighetsgrad, samtliga områden](#)
- 7 [Antal skadade efter motpart, färdstätt och allvarlighetsgrad, Blekinge län](#)
- 8 [Antal skadade efter motpart, färdstätt och allvarlighetsgrad, Hallands län](#)
- 9 [Antal skadade efter motpart, färdstätt och allvarlighetsgrad, Jämtlands län](#)
- 10 [Antal skadade efter motpart, färdstätt och allvarlighetsgrad, Kalmar län](#)
- 11 [Antal skadade efter motpart, färdstätt och allvarlighetsgrad, Kronobergs län](#)
- 12 [Antal skadade efter motpart, färdstätt och allvarlighetsgrad, Norrbotten län](#)
- 13 [Antal skadade efter motpart, färdstätt och allvarlighetsgrad, Skåne län](#)
- 14 [Antal skadade efter motpart, färdstätt och allvarlighetsgrad, Södermanlands län](#)
- 15 [Antal skadade efter motpart, färdstätt och allvarlighetsgrad, Värmlands län](#)
- 16 [Antal skadade efter motpart, färdstätt och allvarlighetsgrad, Västernorrlands län](#)
- 17 [Antal skadade efter motpart, färdstätt och allvarlighetsgrad, Västmanlands län](#)
- 18 [Antal skadade efter motpart, färdstätt och allvarlighetsgrad, Västra Götalands län](#)
- 19 [Antal skadade efter motpart, färdstätt och allvarlighetsgrad, Umeå kommun](#)

Källa: Trafikanalys, Transportstyrelsen

Tabell 1: Antal skadade efter rapporterande instans och område

Område	Endast sjv ^a	Sjv och polis	Endast polis	Total sjv	Total polis	Total ^b
Blekinge län	316	188	202	504	390	706
Hallands län	908	377	343	1 285	720	1 628
Jämtlands län	76	58	300	134	358	434
Kalmar län	360	253	449	613	702	1 062
Kronobergs län	97	127	505	224	632	729
Norrbottnens län	405	257	434	662	691	1 096
Skåne län	3 437	2 141	1 802	5 578	3 943	7 380
Södermanlands län	401	163	506	564	669	1 070
Värmlands län	816	448	330	1 264	778	1 594
Västernorrlands län	311	243	609	554	852	1 163
Västmanlands län	761	364	408	1 125	772	1 533
Västra Götalands län	2 111	1 605	2 684	3 716	4 289	6 400
Umeå kommun	702	167	89	869	256	958
Total	10 701	6 391	8 661	17 092	15 052	25 753

^a Exklusive fotgängare singel.

^b Rapporterat av någon instans.

Tabell 2: Antal skadade efter allvarlighetsgrad, ålder och kön, samtliga områden (exklusive fotgängare singel)

Ålder	ISS, kön		4-8		9-15		16-		Total Man	Total Kvinna	Total
	1-3 Man	Kvinna	Man	Kvinna	Man	Kvinna	Man	Kvinna			
0	3	6	3	1	-	-	1	-	7	7	14
1-3	29	19	5	9	3	2	2	-	39	30	69
4-6	117	96	32	23	5	-	-	1	154	120	274
7-9	139	96	42	42	1	1	-	-	182	139	321
10-12	204	156	96	64	9	3	2	-	311	223	534
13-14	225	209	118	39	18	4	3	1	364	253	617
15	360	344	135	57	20	5	5	6	520	412	932
16-17	402	385	109	67	24	9	8	2	543	463	1 006
18-19	524	495	75	45	23	6	7	6	629	552	1 181
20-24	911	780	165	86	40	11	30	3	1 146	880	2 026
25-34	1 156	898	272	110	64	11	25	9	1 517	1 028	2 545
35-44	871	842	298	144	58	17	21	9	1 248	1 012	2 260
45-54	733	700	308	185	65	23	22	10	1 128	918	2 046
55-64	501	462	239	204	68	42	18	10	826	718	1 544
65-74	235	310	124	168	50	36	13	13	422	527	949
75-	225	174	90	150	60	52	12	11	387	387	774
Total	6 635	5 972	2 111	1 394	508	222	169	81	9 423	7 669	17 092

Tabell 3: Antal skadade fotgängare singel efter allvarlighetsgrad, ålder och kön, samtliga områden

Ålder	ISS, kön		4-8		9-15		16-		Total Man	Total Kvinna	Total
	1-3 Man	Kvinna	Man	Kvinna	Man	Kvinna	Man	Kvinna			
0	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2	2
1-3	3	3	1	-	-	-	-	-	4	3	7
4-6	8	7	2	4	-	-	-	-	10	11	21
7-9	14	12	3	5	-	-	-	-	17	17	34
10-12	31	19	18	9	-	-	-	-	49	28	77
13-14	13	15	8	4	1	-	-	-	22	19	41
15	9	9	5	3	-	-	-	-	14	12	26
16-17	22	25	14	6	-	-	-	-	36	31	67
18-19	24	34	10	13	1	1	-	-	35	48	83
20-24	75	71	36	34	3	-	-	-	114	105	219
25-34	50	66	62	58	2	1	-	-	114	125	239
35-44	57	91	48	80	3	3	1	-	109	174	283
45-54	70	182	53	173	5	3	1	-	129	358	487
55-64	102	226	81	414	9	18	2	-	194	658	852
65-74	89	188	78	367	18	36	-	1	185	592	777
75-	144	229	85	373	45	101	2	2	276	705	981
Total	711	1 179	504	1 543	87	163	6	3	1308	2 888	4 196

Tabell 4: Antal skadade efter månad, område och kön (exklusive fotgängare singel)

Område	Kön	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Total
Blekinge län	Man	22	9	12	17	30	36	38	26	36	23	20	23	292
	Kvinna	20	10	11	16	19	26	20	17	15	18	23	17	212
	Total	42	19	23	33	49	62	58	43	51	41	43	40	504
Hallands län	Man	45	50	43	55	90	76	92	80	61	62	41	42	737
	Kvinna	33	24	30	41	61	61	70	64	52	49	32	31	548
	Total	78	74	73	96	151	137	162	144	113	111	73	73	1 285
Jämtlands län	Man	1	5	6	8	7	5	6	5	10	7	6	6	72
	Kvinna	2	4	7	5	5	6	3	7	4	9	5	5	62
	Total	3	9	13	13	12	11	9	12	14	16	11	11	134
Kalmar län	Man	17	19	17	34	29	46	34	39	28	30	25	28	346
	Kvinna	21	22	16	28	19	23	34	20	26	24	9	25	267
	Total	38	41	33	62	48	69	68	59	54	54	34	53	613
Kronobergs län	Man	4	4	7	12	16	16	14	13	9	5	14	10	124
	Kvinna	11	7	13	5	7	14	5	4	6	1	15	12	100
	Total	15	11	20	17	23	30	19	17	15	6	29	22	224
Norrbottens län	Man	24	18	16	23	46	43	38	66	46	31	28	25	404
	Kvinna	18	10	14	13	21	28	27	35	23	29	17	23	258
	Total	42	28	30	36	67	71	65	101	69	60	45	48	662
Skåne län	Man	180	167	169	277	339	300	288	300	318	270	208	206	3 022
	Kvinna	185	142	166	242	284	235	227	280	251	195	157	192	2 556
	Total	365	309	335	519	623	535	515	580	569	465	365	398	5 578
Södermanlands län	Man	24	17	14	22	37	23	34	21	24	13	23	19	271
	Kvinna	26	26	21	20	20	26	35	27	24	23	19	26	293
	Total	50	43	35	42	57	49	69	48	48	36	42	45	564
Värmlands län	Man	47	35	36	56	77	75	71	84	63	68	40	53	705
	Kvinna	45	27	49	41	44	61	52	44	38	56	30	72	559
	Total	92	62	85	97	121	136	123	128	101	124	70	125	1 264
Västernorrlands län	Man	31	13	21	19	29	26	28	21	32	26	18	33	297
	Kvinna	30	27	19	14	15	15	31	29	17	19	12	29	257
	Total	61	40	40	33	44	41	59	50	49	45	30	62	554
Västmanlands län	Man	35	42	39	59	78	61	65	67	79	66	29	29	649
	Kvinna	33	37	28	39	45	41	47	57	45	40	30	34	476
	Total	68	79	67	98	123	102	112	124	124	106	59	63	1 125
Västra Götalands län	Man	119	109	104	165	209	274	204	231	200	155	128	167	2 065
	Kvinna	95	116	117	108	150	155	177	168	171	122	133	139	1 651
	Total	214	225	221	273	359	429	381	399	371	277	261	306	3 716
Umeå kommun	Man	15	28	31	31	49	32	41	51	51	58	24	28	439
	Kvinna	16	32	17	20	46	59	32	55	55	31	33	34	430
	Total	31	60	48	51	95	91	73	106	106	89	57	62	869
Total		1 099	1 000	1 023	1 370	1 772	1 763	1 713	1 811	1 684	1 430	1 119	1 308	17 092

Tabell 5: Antal skadade fotgängare singel efter månad, område och kön

Område	Kön	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Total
Blekinge län	Man	6	2	3	-	2	-	1	3	1	2	1	2	23
	Kvinna	2	4	4	1	-	2	5	7	-	-	2	16	43
	Total	8	6	7	1	2	2	6	10	1	2	3	18	66
Hallands län	Man	11	3	2	4	9	5	9	1	2	2	3	6	57
	Kvinna	25	8	9	5	6	9	6	4	3	3	4	21	103
	Total	36	11	11	9	15	14	15	5	5	5	7	27	160
Jämtlands län	Man	-	3	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4
	Kvinna	3	2	1	1	1	-	-	1	-	1	3	5	18
	Total	3	5	1	1	1	-	1	1	-	1	3	5	22
Kalmar län	Man	5	14	2	3	2	1	1	-	2	-	1	19	50
	Kvinna	9	25	6	2	5	5	1	3	7	3	3	39	108
	Total	14	39	8	5	7	6	2	3	9	3	4	58	158
Kronobergs län	Man	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4
	Kvinna	1	6	2	-	-	1	1	-	-	-	1	26	38
	Total	1	6	2	-	-	1	1	-	-	-	1	30	42
Norrbottens län	Man	14	13	12	12	5	7	3	4	4	5	13	12	104
	Kvinna	30	13	31	13	12	9	10	3	7	19	21	25	193
	Total	44	26	43	25	17	16	13	7	11	24	34	37	297
Skåne län	Man	41	42	23	31	29	37	23	26	27	32	30	83	424
	Kvinna	106	115	72	85	55	70	59	51	55	66	54	182	970
	Total	147	157	95	116	84	107	82	77	82	98	84	265	1 394
Södermanlands län	Man	6	5	5	1	1	-	-	-	-	-	1	25	44
	Kvinna	16	17	9	7	4	3	-	3	4	3	3	64	133
	Total	22	22	14	8	5	3	-	3	4	3	4	89	177
Värmlands län	Man	12	9	17	3	7	-	5	7	4	3	6	22	95
	Kvinna	26	23	32	14	5	12	10	7	7	6	12	36	190
	Total	38	32	49	17	12	12	15	14	11	9	18	58	285
Västernorrlands län	Man	6	7	10	5	1	1	2	1	-	4	5	18	60
	Kvinna	18	18	25	5	3	3	4	6	2	7	13	47	151
	Total	24	25	35	10	4	4	6	7	2	11	18	65	211
Västmanlands län	Man	2	16	5	8	10	7	3	5	-	3	3	30	92
	Kvinna	10	22	13	14	10	8	1	5	3	3	5	57	151
	Total	12	38	18	22	20	15	4	10	3	6	8	87	243
Västra Götalands län	Man	35	35	14	5	15	17	6	20	8	14	10	56	235
	Kvinna	118	77	37	28	26	18	24	24	13	23	23	119	530
	Total	153	112	51	33	41	35	30	44	21	37	33	175	765
Umeå kommun	Man	11	12	20	6	12	7	2	9	4	3	8	22	116
	Kvinna	36	31	41	13	12	2	4	8	17	6	25	65	260
	Total	47	43	61	19	24	9	6	17	21	9	33	87	376
Total		549	522	395	266	232	224	181	198	170	208	250	1 001	4 196

Tabell 6: Antal skadade efter motpart, färsätt och allvarlighetsgrad, samtliga områden

Färsätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spärb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	1 890	5	47	31	1	259	18	3	7	1	29	2 291
	4-8	2 047	3	21	8	1	105	4	4	2	1	29	2 225
	9-15	250	-	7	1	-	25	2	1	3	-	20	309
	16-	9	-	-	1	-	17	3	2	2	-	-	34
	Total	4 196	8	75	41	2	406	27	10	14	2	78	4 859
Cykel	1-3	2 536	12	272	43	6	572	14	13	-	7	10	3 485
	4-8	1 509	12	167	13	-	146	3	2	-	3	11	1 866
	9-15	198	4	16	4	1	34	1	4	-	1	2	265
	16-	28	1	1	-	-	14	2	-	-	-	-	46
	Total	4 271	29	456	60	7	766	20	19	-	11	23	5 662
Moped	1-3	762	9	13	78	5	354	3	12	-	8	11	1 255
	4-8	288	3	4	23	-	85	2	2	-	2	4	413
	9-15	29	-	-	2	1	40	1	1	-	-	1	75
	16-	3	-	-	1	-	10	-	-	-	-	1	15
	Total	1 082	12	17	104	6	489	6	15	-	10	17	1 758
Motorcykel	1-3	253	1	-	-	10	82	-	1	-	9	4	360
	4-8	209	-	1	2	11	52	2	-	-	10	4	291
	9-15	47	-	1	-	3	24	1	-	-	1	1	78
	16-	16	-	-	1	1	11	-	1	-	1	-	31
	Total	525	1	2	3	25	169	3	2	-	21	9	760
Personbil	1-3	2 290	6	3	6	10	3 684	74	252	18	284	61	6 688
	4-8	326	-	-	-	5	257	8	45	1	20	6	668
	9-15	128	-	1	-	-	63	2	14	1	10	3	222
	16-	52	-	-	-	2	53	2	10	1	4	-	124
	Total	2 796	6	4	6	17	4 057	86	321	21	318	70	7 702
Buss	1-3	147	2	-	-	-	20	9	5	2	2	-	187
	4-8	27	-	-	-	-	3	-	1	-	-	-	31
	9-15	7	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	8
	16-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	Total	182	2	-	-	-	25	9	6	2	2	-	228
Lastbil	1-3	70	-	-	-	-	24	3	10	1	3	4	115
	4-8	15	-	-	-	-	5	-	2	-	-	1	23
	9-15	5	-	-	-	-	1	-	3	-	-	-	9
	16-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	Total	93	-	-	-	-	30	3	15	1	3	5	150
Spärb.ford.	1-3	18	-	-	-	-	-	-	3	-	-	1	22
	4-8	2	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	3
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	21	-	-	-	-	-	-	4	-	-	1	26
Övrigt	1-3	65	-	1	-	-	21	1	2	-	-	4	94
	4-8	29	-	-	-	-	1	-	1	-	-	1	32
	9-15	9	-	-	-	-	3	-	-	-	-	1	13
	16-	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	Total	106	1	1	-	-	25	1	3	-	-	6	143
Total		13 272	59	555	214	57	5 967	155	395	38	367	209	21 288

Tabell 7: Antal skadade efter motpart, färdssätt och allvarlighetsgrad, Blekinge län

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spärb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	33	-	1	-	-	5	1	-	-	-	1	41
	4-8	29	-	-	-	-	6	-	2	-	-	1	38
	9-15	4	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	6
	16-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2
	<i>Total</i>	66	-	1	-	-	15	1	2	-	-	2	87
Cykel	1-3	50	-	12	2	-	17	-	-	-	-	-	81
	4-8	37	-	1	1	-	2	-	-	-	-	-	41
	9-15	7	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	9
	16-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	<i>Total</i>	96	-	14	3	-	20	-	-	-	-	-	133
Moped	1-3	38	-	2	10	-	25	-	1	-	-	1	77
	4-8	8	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	10
	9-15	2	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	7
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	48	-	2	10	-	32	-	1	-	-	1	94
Motorcykel	1-3	11	-	-	-	-	2	-	-	-	1	2	16
	4-8	7	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	8
	9-15	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	16-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	<i>Total</i>	24	-	-	-	-	3	-	-	-	1	2	30
Personbil	1-3	68	1	-	-	-	94	3	6	-	16	-	188
	4-8	10	-	-	-	-	6	-	1	-	2	-	19
	9-15	3	-	-	-	-	1	-	-	-	2	-	6
	16-	4	-	-	-	-	3	-	-	-	1	-	8
	<i>Total</i>	85	1	-	-	-	104	3	7	-	21	-	221
Buss	1-3	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
Lastbil	1-3	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
Spärb.ford.	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrigt	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Total		322	1	17	13	-	176	4	10	-	22	5	570

Tabell 8: Antal skadade efter motpart, färdstätt och allvarlighetsgrad, Hallands län

Färdstätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	74	-	3	7	-	15	1	-	-	-	3	103
	4-8	77	1	1	-	-	2	-	-	-	-	1	82
	9-15	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
	16-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	2
	<i>Total</i>	160	1	4	7	-	18	1	1	-	-	4	196
Cykel	1-3	236	-	34	5	-	39	-	1	-	2	2	319
	4-8	162	-	11	-	-	12	-	-	-	-	3	188
	9-15	20	1	2	-	-	2	-	1	-	-	-	26
	16-	5	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
	<i>Total</i>	423	2	47	5	-	53	-	2	-	2	5	539
Moped	1-3	77	-	1	13	1	25	-	1	-	2	2	122
	4-8	35	1	1	1	-	6	-	-	-	1	1	46
	9-15	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	4
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	114	1	2	14	1	33	-	1	-	3	3	172
Motorcykel	1-3	9	-	-	-	-	8	-	-	-	1	-	18
	4-8	13	-	-	-	-	6	-	-	-	-	1	20
	9-15	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
	16-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	<i>Total</i>	25	-	-	-	-	16	-	-	-	1	1	43
Personbil	1-3	159	-	-	-	-	218	2	16	-	24	3	422
	4-8	18	-	-	-	-	10	-	4	-	3	1	36
	9-15	10	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	12
	16-	3	-	-	-	-	2	-	2	-	-	-	7
	<i>Total</i>	190	-	-	-	-	231	2	23	-	27	4	477
Buss	1-3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Lastbil	1-3	4	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	5
	4-8	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	2
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	5	-	-	-	-	1	-	2	-	-	-	8
Spårb.ford.	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrigt	1-3	4	-	1	-	-	1	-	1	-	-	-	7
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	4	-	1	-	-	1	-	1	-	-	-	7
Total		924	4	54	26	1	353	3	30	-	33	17	1 445

Tabell 9: Antal skadade efter motpart, färsätt och allvarlighetsgrad, Jämtlands län

Färsätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spärb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	4-8	18	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	19
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	22	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	23
Cykel	1-3	6	-	1	-	-	3	-	-	-	-	-	10
	4-8	6	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	8
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	12	-	2	-	-	4	-	-	-	-	-	18
Moped	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Motorcykel	1-3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	4-8	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	6
	9-15	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	7	-	-	-	-	1	-	-	-	3	-	11
Personbil	1-3	27	1	-	-	-	33	1	2	-	4	3	71
	4-8	9	-	-	-	-	5	-	1	-	-	-	15
	9-15	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
	16-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	44	1	-	-	-	39	1	3	-	4	3	95
Buss	1-3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Lastbil	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spärb.ford.	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrigt	1-3	2	-	-	-	-	2	1	-	-	-	-	5
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	2	-	-	-	-	3	1	-	-	-	-	6
Total		90	1	3	-	-	47	2	3	-	7	3	156

Tabell 10: Antal skadade efter motpart, färdssätt och allvarlighetsgrad, Kalmar län

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	60	-	1	-	-	8	-	-	-	-	1	70
	4-8	91	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	93
	9-15	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	158	-	1	-	-	10	-	-	-	-	1	170
Cykel	1-3	84	-	6	1	1	20	-	-	-	-	-	112
	4-8	56	1	11	-	-	9	-	-	-	-	-	77
	9-15	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	5
	16-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	<i>Total</i>	145	1	17	1	1	31	-	-	-	-	-	196
Moped	1-3	28	-	-	-	-	13	-	1	-	-	-	42
	4-8	11	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	12
	9-15	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	3
	16-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	39	-	-	-	1	17	-	1	-	-	-	58
Motorcykel	1-3	6	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	9
	4-8	8	-	-	-	1	2	-	-	-	-	1	12
	9-15	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	16-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	17	-	1	-	1	6	-	-	-	-	1	26
Personbil	1-3	108	-	-	1	-	117	2	4	-	20	5	257
	4-8	19	-	-	-	-	11	-	2	-	-	1	33
	9-15	10	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	13
	16-	5	-	-	-	-	3	-	1	-	-	-	9
	<i>Total</i>	142	-	-	1	-	134	2	7	-	20	6	312
Buss	1-3	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Lastbil	1-3	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	5
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	5
Spårb.ford.	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrigt	1-3	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	4-8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
Total		506	1	19	2	3	202	2	8	-	20	8	771

Tabell 11: Antal skadade efter motpart, färdssätt och allvarlighetsgrad, Kronobergs län

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	5	-	1	-	-	4	-	-	-	-	1	11
	4-8	34	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	37
	9-15	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	42	-	1	-	-	6	-	1	-	-	1	51
Cykel	1-3	14	-	1	1	-	7	-	1	-	-	-	24
	4-8	15	-	1	-	-	3	-	-	-	-	-	19
	9-15	1	-	-	-	-	2	1	-	-	-	-	4
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	30	-	2	1	-	12	1	1	-	-	-	47
Moped	1-3	5	-	-	1	-	9	-	-	-	-	-	15
	4-8	1	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	6
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	6	-	-	1	-	14	-	-	-	-	-	21
Motorcykel	1-3	5	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	6
	4-8	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	9-15	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	9	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	11
Personbil	1-3	50	-	-	-	-	30	1	8	-	18	-	107
	4-8	12	-	-	-	-	1	-	3	-	1	-	17
	9-15	5	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	7
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	67	-	-	-	-	32	1	11	-	20	-	131
Buss	1-3	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
Lastbil	1-3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Spårb.ford.	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrigt	1-3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Total		158	-	3	2	-	67	2	13	-	20	1	266

Tabell 12: Antal skadade efter motpart, färdssätt och allvarlighetsgrad, Norrbotten län

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spärb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	92	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	100
	4-8	169	-	-	2	-	3	-	-	-	-	-	174
	9-15	35	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	37
	16-	1	-	-	1	-	2	-	1	-	-	-	5
	Total	297	-	-	3	-	15	-	1	-	-	-	316
Cykel	1-3	93	-	6	1	-	5	1	-	-	-	1	107
	4-8	102	-	6	-	-	5	-	1	-	-	-	114
	9-15	11	-	1	-	-	2	-	-	-	-	-	14
	16-	4	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	5
	Total	210	-	13	1	-	13	1	1	-	-	1	240
Moped	1-3	21	-	-	-	1	7	-	1	-	-	-	30
	4-8	14	1	-	1	-	6	-	1	-	-	-	23
	9-15	1	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	5
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	36	1	-	1	1	17	-	2	-	-	-	58
Motorcykel	1-3	9	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	11
	4-8	7	-	-	-	-	4	-	-	-	1	-	12
	9-15	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Total	19	-	-	-	-	6	-	-	-	1	-	26
Personbil	1-3	98	1	1	-	1	113	2	11	-	9	3	239
	4-8	15	-	-	-	-	13	-	2	-	2	-	32
	9-15	4	-	-	-	-	3	-	-	-	1	-	8
	16-	5	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	6
	Total	122	1	1	-	1	130	2	13	-	12	3	285
Buss	1-3	4	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	5
	4-8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	5	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	6
Lastbil	1-3	3	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	5
	4-8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Total	5	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	8
Spärb.ford.	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrigt	1-3	5	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	6
	4-8	6	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	7
	9-15	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1	6
	16-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Total	14	1	-	-	-	3	-	1	-	-	1	20
Total		708	3	14	5	2	184	3	21	-	14	5	959

Tabell 13: Antal skadade efter motpart, färdssätt och allvarlighetsgrad, Skåne län

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	678	4	22	9	1	91	6	1	-	-	7	819
	4-8	621	1	12	3	-	47	1	1	-	-	5	691
	9-15	92	-	6	-	-	8	-	-	-	-	19	125
	16-	3	-	-	-	-	4	1	-	-	-	-	8
	Total	1 394	5	40	12	1	150	8	2	-	-	31	1 643
Cykel	1-3	902	4	103	13	2	255	10	7	-	1	3	1 300
	4-8	525	6	73	4	-	51	3	1	-	3	1	667
	9-15	72	-	5	2	-	14	-	2	-	-	1	96
	16-	9	-	1	-	-	5	2	-	-	-	-	17
	Total	1 508	10	182	19	2	325	15	10	-	4	5	2 080
Moped	1-3	211	2	4	16	1	121	1	6	-	5	2	369
	4-8	82	1	3	8	-	30	1	1	-	-	-	126
	9-15	9	-	-	-	-	11	1	-	-	-	-	21
	16-	1	-	-	-	-	8	-	-	-	-	1	10
	Total	303	3	7	24	1	170	3	7	-	5	3	526
Motorcykel	1-3	82	-	-	-	2	34	-	1	-	2	-	121
	4-8	74	-	1	2	2	16	1	-	-	2	1	99
	9-15	16	-	-	-	2	7	-	-	-	-	1	26
	16-	5	-	-	1	-	9	-	-	-	-	-	15
	Total	177	-	1	3	6	66	1	1	-	4	2	261
Personbil	1-3	573	-	1	4	7	1 227	28	74	-	41	17	1 972
	4-8	97	-	-	-	5	84	5	9	-	4	2	206
	9-15	33	-	1	-	-	21	-	3	-	1	1	60
	16-	8	-	-	-	1	17	-	2	-	-	-	28
	Total	711	-	2	4	13	1 349	33	88	-	46	20	2 266
Buss	1-3	80	-	-	-	-	8	6	1	-	-	-	95
	4-8	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
	9-15	6	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	7
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	104	-	-	-	-	9	6	1	-	-	-	120
Lastbil	1-3	20	-	-	-	-	4	2	3	-	-	4	33
	4-8	4	-	-	-	-	1	-	1	-	-	1	7
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	2
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	25	-	-	-	-	5	2	5	-	-	5	42
Spårb.ford.	1-3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	4-8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Övrigt	1-3	17	-	-	-	-	3	-	1	-	-	-	21
	4-8	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
	9-15	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	26	-	-	-	-	3	-	1	-	-	-	30
Total		4 252	18	232	62	23	2 077	68	115	-	59	66	6 972

Tabell 14: Antal skadade efter motpart, färdssätt och allvarlighetsgrad, Södermanlands län

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spärb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	72	-	2	3	-	8	-	1	-	1	-	87
	4-8	95	-	-	-	-	3	-	-	-	-	1	99
	9-15	10	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	11
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	177	-	2	3	-	12	-	1	-	1	1	197
Cykel	1-3	69	1	12	3	-	14	-	1	-	-	-	100
	4-8	44	2	4	1	-	9	-	-	-	-	-	60
	9-15	4	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	5
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	117	3	16	4	-	24	-	1	-	-	-	165
Moped	1-3	30	-	2	2	-	21	-	-	-	1	-	56
	4-8	8	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-	11
	9-15	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	38	-	2	3	-	24	-	-	-	1	-	68
Motorcykel	1-3	14	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	16
	4-8	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	16	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	19
Personbil	1-3	102	1	-	-	1	116	4	3	-	14	-	241
	4-8	8	-	-	-	-	12	-	3	-	-	-	23
	9-15	5	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	8
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	116	1	-	-	1	130	4	7	-	14	-	273
Buss	1-3	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
Lastbil	1-3	4	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	6
	4-8	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	7	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	9
Spärb.ford.	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrigt	1-3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Total		481	4	20	10	1	193	4	10	-	17	1	741

Tabell 15: Antal skadade efter motpart, färdssätt och allvarlighetsgrad, Värmlands län

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	131	-	3	2	-	13	1	1	-	-	-	151
	4-8	147	-	-	-	-	6	-	-	-	1	2	156
	9-15	7	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	9
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	285	-	4	2	-	20	1	1	-	1	2	316
Cykel	1-3	171	1	18	1	1	29	1	1	-	2	2	227
	4-8	90	-	5	1	-	5	-	-	-	-	1	102
	9-15	10	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1	13
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	271	1	23	2	1	36	1	1	-	2	4	342
Moped	1-3	54	1	1	2	-	20	-	-	-	-	2	80
	4-8	25	-	-	5	-	3	-	-	-	-	1	34
	9-15	2	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	5
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	81	1	1	7	-	25	-	1	-	-	3	119
Motorcykel	1-3	18	-	-	-	2	4	-	-	-	1	1	26
	4-8	8	-	-	-	1	1	-	-	-	1	1	12
	9-15	1	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	5
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	27	-	-	-	3	9	-	-	-	2	2	43
Personbil	1-3	258	1	-	1	-	282	3	12	-	46	2	605
	4-8	26	-	-	-	-	15	-	5	-	1	-	47
	9-15	9	-	-	-	-	10	1	-	-	3	-	23
	16-	2	-	-	-	-	4	1	1	-	1	-	9
	<i>Total</i>	295	1	-	1	-	311	5	18	-	51	2	684
Buss	1-3	3	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	4
	4-8	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	3	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	5
Lastbil	1-3	8	-	-	-	-	5	1	1	-	1	-	16
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	8	-	-	-	-	5	1	1	-	1	-	16
Spårb.ford.	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrigt	1-3	12	-	-	-	-	4	-	-	-	-	1	17
	4-8	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	9-15	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	19	-	-	-	-	4	-	-	-	-	1	24
Total		989	3	28	12	4	411	9	22		57	14	1 549

Tabell 16: Antal skadade efter motpart, färdssätt och allvarlighetsgrad, Västernorrlands län

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	70	1	1	-	-	10	1	-	-	-	7	90
	4-8	131	-	-	-	-	6	-	-	-	-	8	145
	9-15	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	211	1	1	-	-	16	1	-	-	-	15	245
Cykel	1-3	37	-	-	1	-	5	-	-	-	-	-	43
	4-8	17	-	1	-	-	2	-	-	-	-	-	20
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	54	-	1	1	-	7	-	-	-	-	-	63
Moped	1-3	37	-	-	2	-	15	-	-	-	-	1	55
	4-8	7	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	9
	9-15	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	44	-	-	2	-	18	-	-	-	-	1	65
Motorcykel	1-3	11	-	-	-	-	6	-	-	-	-	1	18
	4-8	5	-	-	-	2	1	1	-	-	1	-	10
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	17	-	-	-	2	7	1	-	-	1	1	29
Personbil	1-3	108	1	-	-	1	149	6	10	-	20	3	298
	4-8	15	-	-	-	-	17	1	1	-	1	1	36
	9-15	6	-	-	-	-	3	-	3	-	-	-	12
	16-	3	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	6
	<i>Total</i>	132	1	-	-	1	172	7	14	-	21	4	352
Buss	1-3	-	-	-	-	-	1	-	1	-	1	-	3
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	1	-	1	-	1	-	3
Lastbil	1-3	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Spårb.ford.	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrigt	1-3	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3
Total		464	2	2	3	3	223	9	15	-	23	21	765

Tabell 17: Antal skadade efter motpart, färdssätt och allvarlighetsgrad, Västmanlands län

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	107	-	3	2	-	15	1	-	-	-	-	128
	4-8	127	-	3	1	-	4	-	-	-	-	1	136
	9-15	9	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	12
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	243	-	6	3	-	20	2	1	-	-	1	276
Cykel	1-3	225	1	10	6	-	44	2	2	-	-	-	290
	4-8	123	1	4	3	-	12	-	-	-	-	1	144
	9-15	10	1	3	2	-	2	-	-	-	1	-	19
	16-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3
	<i>Total</i>	358	3	17	11	-	61	2	2	-	1	1	456
Moped	1-3	50	-	1	4	-	9	-	-	-	-	-	64
	4-8	21	-	-	1	-	6	-	-	-	1	-	29
	9-15	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	72	-	1	5	-	16	-	-	-	1	-	95
Motorcykel	1-3	25	-	-	-	-	3	-	-	-	1	-	29
	4-8	20	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	22
	9-15	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2
	16-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	45	-	-	-	3	5	-	-	-	1	-	54
Personbil	1-3	146	-	1	-	-	236	4	18	-	6	1	412
	4-8	17	-	-	-	-	24	-	3	-	-	-	44
	9-15	2	-	-	-	-	3	-	1	-	-	1	7
	16-	1	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	7
	<i>Total</i>	166	-	1	-	-	269	4	22	-	6	2	470
Buss	1-3	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
Lastbil	1-3	1	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	3
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	2	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	4
Spårb.ford.	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrigt	1-3	5	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	6
	4-8	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	5	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	7
Total		897	3	25	19	3	374	8	26	-	9	4	1 368

Tabell 18: Antal skadade efter motpart, färdssätt och allvarlighetsgrad, Västra Götalands län

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	336	-	6	8	-	71	7	-	7	-	9	444
	4-8	370	1	3	2	1	23	3	-	2	-	9	414
	9-15	57	-	-	1	-	9	1	-	3	-	1	72
	16-	2	-	-	-	-	8	2	-	2	-	-	14
	<i>Total</i>	765	1	9	11	1	111	13	-	14	-	19	944
Cykel	1-3	391	5	38	8	2	95	-	-	-	2	2	543
	4-8	240	2	35	3	-	26	-	-	-	-	5	311
	9-15	46	1	3	-	1	5	-	1	-	-	-	57
	16-	4	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	8
	<i>Total</i>	681	8	76	11	3	130	-	1	-	2	7	919
Moped	1-3	157	6	2	21	2	79	2	2	-	-	3	274
	4-8	62	-	-	5	-	21	1	-	-	-	2	91
	9-15	10	-	-	2	-	11	-	-	-	-	1	24
	16-	2	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	4
	<i>Total</i>	231	6	2	29	2	112	3	2	-	-	6	393
Motorcykel	1-3	53	1	-	-	6	16	-	-	-	3	-	79
	4-8	56	-	-	-	3	18	-	-	-	2	-	79
	9-15	17	-	-	-	1	8	1	-	-	1	-	28
	16-	5	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	7
	<i>Total</i>	131	1	-	-	10	42	1	1	-	7	-	193
Personbil	1-3	538	-	-	-	-	904	13	75	18	62	18	1 628
	4-8	75	-	-	-	-	57	2	8	1	6	1	150
	9-15	33	-	-	-	-	14	1	4	1	2	1	56
	16-	19	-	-	-	1	11	1	3	1	2	-	38
	<i>Total</i>	665	-	-	-	1	986	17	90	21	72	20	1 872
Buss	1-3	36	2	-	-	-	7	1	2	2	-	-	50
	4-8	8	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	11
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	<i>Total</i>	46	2	-	-	-	10	1	3	2	-	-	64
Lastbil	1-3	19	-	-	-	-	9	-	1	1	1	-	31
	4-8	7	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	9
	9-15	2	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	4
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	29	-	-	-	-	12	-	2	1	1	-	45
Spårb.ford.	1-3	15	-	-	-	-	-	-	3	-	-	1	19
	4-8	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	2
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	17	-	-	-	-	-	-	4	-	-	1	22
Övrigt	1-3	11	-	-	-	-	6	-	-	-	-	3	20
	4-8	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	7
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	19	-	-	-	-	6	-	-	-	-	4	29
Total		2 584	18	87	51	17	1 409	35	103	38	82	57	4 481

Tabell 19: Antal skadade efter motpart, färdssätt och allvarlighetsgrad, Umeå kommun

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	228	-	4	-	-	11	-	-	-	-	-	243
	4-8	138	-	1	-	-	1	-	-	-	-	1	141
	9-15	8	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	9
	16-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	<i>Total</i>	376	-	5	-	-	13	-	-	-	-	1	395
Cykel	1-3	258	-	31	1	-	39	-	-	-	-	-	329
	4-8	92	-	14	-	-	9	-	-	-	-	-	115
	9-15	14	1	1	-	-	1	-	-	-	-	-	17
	16-	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
	<i>Total</i>	366	1	46	1	-	50	-	-	-	-	-	464
Moped	1-3	54	-	-	7	-	10	-	-	-	-	-	71
	4-8	12	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	14
	9-15	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	68	-	-	8	-	11	-	-	-	-	-	87
Motorcykel	1-3	8	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	9
	4-8	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	5
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	11	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	14
Personbil	1-3	55	-	-	-	-	165	5	13	-	4	6	248
	4-8	5	-	-	-	-	2	-	3	-	-	-	10
	9-15	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	2
	16-	1	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	4
	<i>Total</i>	61	-	-	-	-	170	5	18	-	4	6	264
Buss	1-3	3	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	6
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	3	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	6
Lastbil	1-3	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	4
	4-8	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	2	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	5
Spårb.ford.	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrigt	1-3	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
	4-8	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
Total		897	1	51	9	-	251	6	19	-	4	7	1245

Engelsk ordlista

Allmän väg	Public road	Hästfordon	Horse-drawn vehicle
Annan/annat	Other	Is eller snö på vägbanan	Ice or snow on roadway
Annat fordon, singel	Other vehicle, single	Järnvägsfordon	Railway vehicle
Antal	Number of	Järnvägsolyckor	Railway accidents
Avsväng	Turn at intersections	Kan ej anges	Uncertain or unknown
–samma körriktning	–in the same direction	Karosseri	Body
–motsatt körriktning	–in the opposite direction	Klockslag	Hour of the day
Backning	Reversing	Kommun	Municipality
Befolkning	Population	Korsväg	Intersection
Bil	Car	–med avsväng	–with turns
Buss	Bus	–utan avsväng	–without turns
Cykel	Bicycle	–motsatt körriktning	–opposite direction
Cykelbana	Bicycle path	Kvinna/kvinnor	Female/females
Cyklist	Cyclist	Kön	Sex
Cylindervolym	Cylinder volume	Lastbil	Lorry
Dagsljus	Daylight	–lätt	–light
Djur	Animal	–tung	–heavy
Därav (delaktiga)	Of which (involved)	–med släp	–with trailer
Dödade	Killed	–utan släp	–without trailer
Dödade och/eller skadade personer	Killed and/or injured persons	Ljusförhållanden	Light conditions
Dödlig utgång	Fatal accident	Län	County
Ej tätbebyggt område	Rural area	Lördag	Saturday
Elementtyp	Type of element	Man/män	Male/males
Eller tidigare	Or earlier	Med	With
Endast	Only	Medeltal olyckor per timme	Average number of accidents per hour
Enskild väg	Private road	Misstänkt alkohol- påverkan	Suspected influence of alcohol
Fordon	Vehicle	Moped, singel	Moped, single
Fordonstyp	Type of vehicle	Mopedist	Mopedist
Fotgängare	Pedestrian	Motorcykel	Motorcycle
Fredag	Friday	–lätt	–light
Förare	Driver	–tung	–heavy
Förare och/eller passagerare av	Drivers and/or passengers of	Motorfordon	Motor vehicle
Gata	Street	–moped	–moped
Gryning	Dawn	–cykel	–bicycle
Gående	Pedestrian	–gående	–pedestrian
Hastighet	Speed	–vilt	–game

Hastighetsbegränsning	Speed limit		
Hela riket	The whole country, Sweden		
Hjort	Deer		
Motorfordon, singel	Motor vehicle, single	Skadeföljd	Severity of injury
Motorfordonsolyckor	Motor vehicle accidents	Skymning	Twilight
Motorväg	Motorway	Skåpbil	Delivery van
Månad	Month	Spårvagn	Tram
Måndag	Monday	Sträcka	Distance
Mörker	Darkness	Summa	Total
Möte	Oncoming vehicle	Söndag	Sunday
Okänd/okänt	Unknown	Tankbil	Tank lorry
Olyckor	Accidents	Timmerbil	Timber lorry
Olyckor med annan	Accidents with other	Tisdag	Tuesday
personskada	personal injury	Tjänstevikt	Kerb weight
-lindrig	-slight	Torsdag	Thursday
-svår	-severe	Totalvikt	Total weight
Olyckor med dödlig utgång	Fatal accidents	Trafikanter	Road users
Olyckstyp	Type of accident	Trafikantgrupper	Groups of road users
Omkörning och filbyte	Overtaking and lane-changing	Trafikelement	Traffic elements
		Trafikmiljö	Traffic environment
Område	Area	Traktor	Tractor
Onsdag	Wednesday	Tågolyckor	Train accidents
Passagerarantal	Number of passengers	Tättbebyggt område	Urban area
Passagerare	Passenger	U-sväng	U-turn
Per 100 000 invånare	Per 100 000 inhabitants	Under	Less then Information not available
Personbil	Passenger car	Uppgift saknas	
-med släp	-with trailer	Upphinnande	Rear end collision
-utan släp	-without trailer	Utan	Without
Personskada	Personal injury	Vilt	Game
-lindrig	-slight	Vägbana	Road
-svår	-severe	-torr	-dry
På 100 000 000 körda	Per 100 000 000	-våt	-wet
kilometer	kilometer traveled	Vägbeläggning	Road surface
På 100 000 av	Per 100 000 of the	Vägkategori	Road category
medelbefolkning	average population	Väglag	Road conditions
På 100 000 registrerade	Per 100 000 registered	Vägnummer	Road number
motorfordon	motor vehicles	Vägtrafikolyckor	Road traffic accidents
Ren	Reindeer	Vägtyp	Type of road
Risken att dödas/skadas	The risk of being killed/ severely injured	Ålder	Age
svårt	severely injured	År	Year
Riksväg	National trunk road	Älg	Elk/Moose
Rondell	Roundabout	Övergångsställe/trottoar	Crossing/sidewalk

Rådjur	Roe deer	Övrig/övriga	Other
Samtliga	All		
Singel	Single		
Skadade personer	Injured persons		
-lindrigt	-slightly		
-svår	-severely		



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.