



Vägtrafikskador 2010 Statistik
Road traffic injuries 2010 2011:15

Vägtrafikskador 2010 **Statistik**
Road traffic injuries 2010 **2011:15**

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: 2011-06-20

Förord

Under 2010 omkom 283 personer i den svenska vägtrafiken. Det är 75 personer färre än året innan och en minskning med 21 procent. Av 283 omkomna i vägtrafiken dödades 266 personer i regelrätta olyckor och 17 personer dog i självmord. Från och med år 2010 särredovisar den officiella statistiken självmord bland de omkomna i vägtrafiken. Vi har därmed en ny definition av vägtrafikolycka som bättre än tidigare överensstämmer med internationella definitioner. De flesta länder jämförbara med Sverige exkluderar självmord bland de vägtrafikdödade.

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 och alkoholmängd hos dödade förare. Dessutom redovisas riskmått genom att relatera antalet omkomna till exponering i vägtrafik.

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. Denna statistik är dock inte heltäckande för landet eftersom inte samtliga akutsjukhus rapporterar in uppgifter. Som ett komplement publicerar Trafikanalys därför statistik över den sjukvård som tas i anspråk av trafikskadade, baserat på Socialstyrelsens patientregister som täcker samtliga sjukhus. Statistiken för 2010 publiceras i en separat rapport som utkommer under hösten 2011.

Transportstyrelsen samlar in och kvalitetsgranskar olycksuppgifter från polisen. Trafikanalys är statistikansvarig myndighet och producent av den officiella statistiken. Projektledare för *Vägtrafikskador 2010* 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 juni 2011

Per-Åke Vikman
Avdelningschef

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	7
Summary	8
1 Dödade och skadade i vägtrafiken	9
1.1 Antal dödade 1935-2010	9
1.2 Skadade i vägtrafiken	11
1.3 Vägtrafikdödade i Europa och Norden	12
1.4 Självmord.....	14
2 Trafiksäkerhetens utveckling	15
2.1 Åtgärder för trafiksäkerhetens utveckling 2010.....	15
2.2 Viktiga årtal för vägtrafiksäkerheten.....	16
3 Omständigheter kring dödsolyckorna	19
3.1 Exponering för risk att dödas i vägtrafiken.....	19
3.2 Skyddade och oskyddade trafikanter.....	21
3.3 Olycksplats	24
3.4 Hastighet och vägtyp	26
3.5 Kön	28
3.6 Ålder	29
3.7 Årstid	31
3.8 Veckodag.....	34
3.9 Tid på dygnet	36
3.10 Trafikantgrupper	38
3.11 Mopeder.....	40
3.12 Alkohol och rattfylleri.....	42
4 Avslutande kommentarer	45
5 Fakta om statistiken	47
5.1 Statistikens omfattning.....	47
5.2 Insamling och bearbetning.....	48
5.3 Definitioner och begrepp.....	48

5.4	Kvalitet och jämförbarhet	52
5.5	Uppgifter från andra källor än polisen	53
	Bilaga 1: Polisens rapporteringsblankett	55
	Bilaga 2: Polisrapporterade vägtrafikolyckor Tabellbilaga / Tables.....	57
	Bilaga 3: Sjukvårdsrapporterade skadade i STRADA	105
	Sjukvårdens rapportering av skador i vägtrafiken	109
	Engelsk ordlista	129

Sammanfattning

Officiell statistik om dödade och skadade i vägtrafiken baseras på polis-rapporterade olyckor. Under 2010 omkom 283 personer i den svenska vägtrafiken. Det är 75 personer färre än året innan och en minskning med 21 procent. Från och med år 2010 exkluderas självmord i den officiella statistiken över omkomna i vägtrafiken. Självmorden under 2010 var 17 omkomna och antal dödade i regelrätta olyckor blev därmed 266 personer.

Under 2010 rapporterade polisen 16 500 vägtrafikolyckor där personskada uppstod (lindrigt eller svårt skadad eller dödad). I dessa olyckor dödades 266 personer medan 2 888 skadades svårt och 20 417 skadades lindrigt. Mellan 1975 och 2010 har antalet dödade i vägtrafikolyckor minskat med 77 procent, trots att vägtrafiken ökat sin volym avsevärt under samma period. Av alla som omkom i vägtrafiken under 2010 var 75 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. Högst risk i antal dödade per invånare har grupperna 18-24 år och personer 75 år och äldre.

Flest personer omkom under juni (37 personer) och juli månad (30 personer). Sett till en längre tidsperiod (1985–2010) är det i genomsnitt under just dessa två månader som flest omkommer varje år. Om antal dödade relateras till hur mycket vi reser är den mest riskfyllda årstiden för män sommaren, medan vintern är mest riskfylld för kvinnor. Minst antal omkom under februari (8 personer) och mars (13 personer).

Flest dödsfall i trafiken sker på lördagar följt av söndagar och därefter fredagar. Minst andel av veckans dödsfall har inträffat på måndagar. För männen är risken betydligt högre att dödas i trafiken under helgen medan kvinnornas risk är högre under veckodagarna. För åldersgrupperna 15–17 år samt 18–24 år är risken att dödas på helgen (fredag–söndag) betydligt större än under övriga veckan. För den äldsta gruppen, 75 år och äldre, är risken på vardagar däremot dubbelt så stor som under helgen. Risken att omkomma i vägtrafiken är betydligt högre på natten än under övriga dygnet, både för män och för kvinnor.

Oskyddade trafikanter löper betydligt högre risk i trafiken än skyddade trafikanter. För moped- och motorcykelåkare är risken ungefär 30 gånger så stor som risken för bilister. Risken för cyklister och gående är ungefär 6 gånger så hög som bilisternas risk. Under 2010 omkom 21 cyklister i vägtrafiken. Det är främst vuxna som omkommer som cyklister. Bara 3 av de omkomna cyklisterna var under 20 år.

Under 2010 omkom 165 förare av motorfordon i den svenska vägtrafiken. Av dessa hade åtminstone 13 procent en otillåten mängd alkohol i blodet, det vill säga mer än 0,2 promille. Samtliga omkomna förare med otillåten mängd alkohol i blodet var män.

Summary

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

In 2010, 16 500 road traffic accidents involving personal injury (including fatal, severe and slight injury) were reported by the police. In these accidents 283 persons were killed, 2 888 were severely injured and 20 417 slightly injured. To find such low numbers of killed as last year, we have to go back to the 1940s. Among the 283 persons killed, 17 died in suicides and other deliberate acts. This means 266 persons were killed in involuntary accidents. From the year 2010 the official statistics on road traffic accidents will exclude suicides and other deliberate acts. This means we have a new definition for injury accident, much closer to the international definition.¹

Of those killed in road traffic accidents in 2010 about 75 cent were men. About one fourth were younger than 25 years old, one fourth were 25–44 years old, one fourth were 45–64 years old and finally one fourth were 65 and older.

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 18–24 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.

In 2010 165 drivers of motor vehicles were killed in road traffic accidents. Of them 22 persons or 13 per cent, had a higher level of blood alcohol than what is legally accepted. All these 22 killed drivers were men.

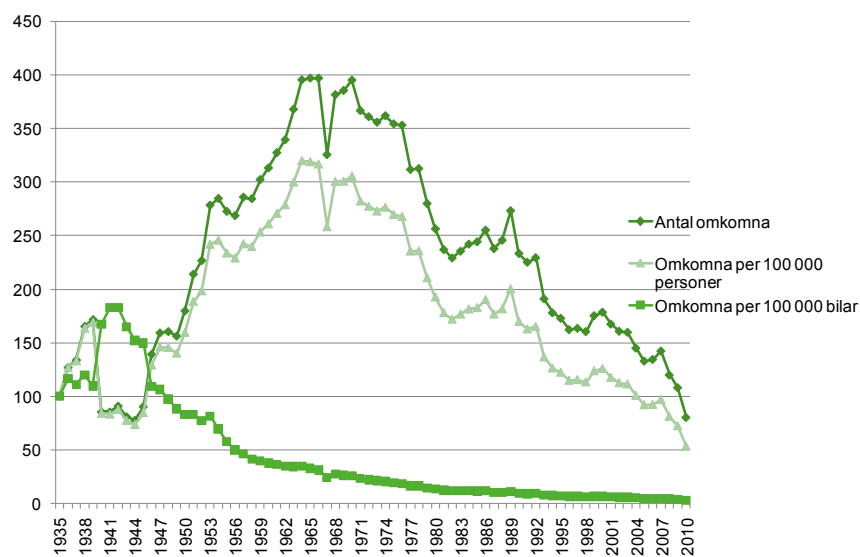
The tables in Appendix are partly translated into English. There is also a List of Terms in Appendix.

¹ Definition according to Illustrated Glossary for Transport Statistics, 4th edition (International Transport Forum, Eurostat och Economic Commission for Europe)

1 Dödade och skadade i vägtrafiken

1.1 Antal dödade 1935-2010

Antal dödade i vägtrafiken har utvecklats mycket gynnsamt de senaste åren. Under 2010 omkom 283 personer i vägtrafiken. Senast ett så lågt dödstal registrerades var år 1944. I Figur 1.1 visas antal omkomna i vägtrafiken samt antal omkomna i förhållande till antal invånare och i förhållande till bilparkens storlek, alla i indexform för åren 1935–2010. Antal omkomna per 100 000 bilar har stadigt sjunkit från runt 200–300 på 1930- och 1940-talen, till 50 vid högertrafikomläggningen 1967, till runt 40 vid oljekriserna på 1970-talet, till runt 15 vid 1990-talets lågkonjunktur och var år 2010 drygt 5.



Figur 1.1: Antal omkomna i vägtrafiken, antal omkomna per 100 000 invånare och per 100 000 bilar i trafik, åren 1935–2010. Index (1935=100).

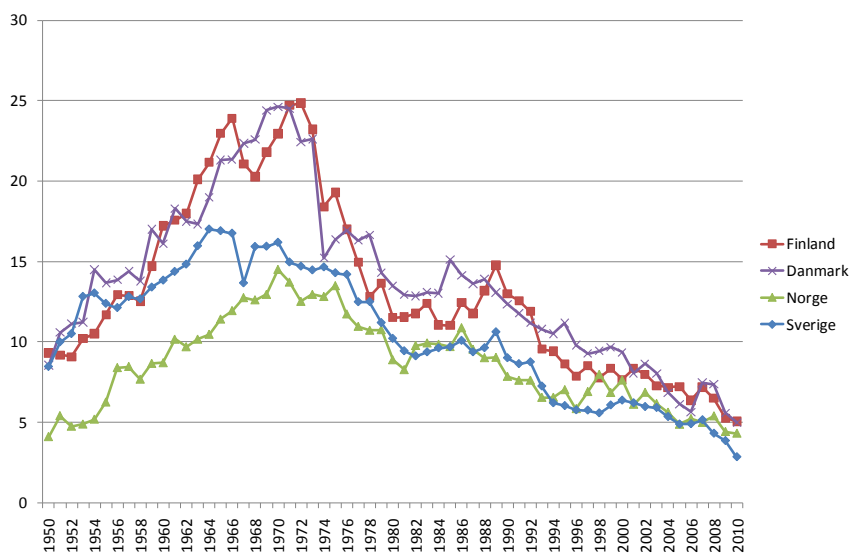
Källa: Antal omkomna från officiell statistik, Trafikanalys, och befolkning samt antal bilar från SCB, www.scb.se.

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. Även om

antal omkomna hade en viktig vändpunkt just året 1967 vid högertrafik-omläggningen kan man i Figur 1.1 se att riskminskningen mätt i antal omkomna per bil hade börjat redan före 1967. Detta beror sannolikt på de kombinationer av regleringar och information som genomfördes kring denna tid. En massiv informationskampanj genomfördes redan året innan högertrafik skulle införas. Kampanjen syftade till att vänja folket vid nya säkerhetsrutiner i trafiken. Med hjälp av organisationer, skolor, företag, TV, radio och press producerades och genomfördes informationsmaterial och utbildningar. Även nya rutiner kring kontrollbesiktning av fordon kan ha bidragit till den förbättrade säkerheten på vägarna i senare delen av 1960-talet. 1965 infördes kravet på obligatorisk kontrollbesiktning i Sverige. Under Bilprovningens första år genomfördes närmare en halv miljon kontrollbesiktningar på fordon som var fem år eller äldre. Av dessa fick drygt 1,2 procent körförbud. Som jämförelse gjordes år 2010 runt 5,6 miljoner besiktningar och andelen körförbud låg runt 0,3 procent.²

I Figur 1.2 visas antal omkomna per 100 000 invånare i de nordiska länderna (exklusive Island). Utvecklingen är liknande i alla fyra länderna trots att Norge, Danmark och Finland haft högertrafik under all modern tid.³



Figur 1.2: Antal dödade i vägtrafikolyckor per 100 000 invånare i Sverige, Norge Danmark och Finland. Åren 1960–2010.

Källa: Nordiskt vägforum (www.nvfnorden.org)

Under 2010 omkom alltså 283 personer i den svenska vägtrafiken (inklusive självmord). Det är 75 personer färre än året innan och en minskning med 21 procent. Den relativa minskningen i antal omkomna är den största sedan andra världskriget. Denna historiskt stora minskning i trafikdöda skedde samtidigt som

² www.bilprovningen.se

³ Högertrafikomläggningen och andra viktiga förändringar i arbetet med trafiksäkerhet som infördes vid ungefär samma tid diskuteras mer ingående i *Vägtrafikskador 2009* (Trafikanalys Statistik 2010:17).

vi hade en hög ekonomisk tillväxt. Man brukar annars säga att lågkonjunktur är det som gynnar trafiksäkerheten. En annan viktig faktor som styr sammanställningen av trafikarbetet är arbetslösheten och den var fortfarande hög under 2010 vilket kan vara en delförklaring till den gynnsamma utvecklingen under 2010. Bättre hastighetsefterlevnad, delvis förklarad av den extremt kalla vintern, är en annan förklaring till mycket låga dödstal.⁴

För 2011 är i skrivande stund Trafikverkets uppgift om preliminärt antal omkomna januari-maj 113 personer. Denna siffra inkluderar självmord. Om de första fem månaderna 2011 har samma andel av hela årets omkomna som varit fallet under det senaste decenniet (34,5 procent), slutar antal omkomna för hela 2011 på 327 personer⁵ (inklusive självmord). Det är fler än 2010 års 283 omkomna men fortfarande färre än 2009 års 358 omkomna.

1.2 Skadade i vägtrafiken

När det gäller polisens rapportering av svårt och lindrigt skadade i vägtrafikolyckor har flera undersökningar visat att dessa uppgifter har stora brister.⁶ 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). Enligt den officiella statistiken, som är baserad på polisens rapportering, blev 3 460 personer svårt skadade på grund av trafikolyckor under 2009. Samma år vårdades nära 9 000 personer minst ett dygn i slutenvård på grund av trafikolyckor. Det finns alltså goda skäl att anta att den officiella statistiken kraftigt underskattar de svårt skadade i vägtrafikolyckor. Därför publicerar Trafikanalys, vid sidan om den officiella statistiken, en rapport om vägtrafikskadade i sjukvården. Den bygger på sjukvårdens patientregister från Socialstyrelsen och är heltäckande för landet. Senast tillgängliga statistik täcker samtliga år 1998–2009.⁷

Underrapporteringen av svårt skadade i den officiella statistiken är olika stor för olika trafikslag. Vad gäller till exempel cyklister var enligt polisens rapportering (det vill säga officiell statistik) för 2009 var 302 personer svårt skadade medan hela 2 911 personer av de trafikskadade som låg på sjukhus minst ett dygn under 2009 var cyklister. Om vi antar att den som behöver vårdas på sjukhus ett dygn eller mer kan kallas *svårt skadad*, så täcker alltså antalet i den officiella statistiken bara en tiondel av de svårt skadade cyklisterna. Det är helt enkelt så att polisen inte får kännedom om så många cykelolyckor. I Figur 1.3 visas antal svårt skadade för 2009 enligt polisens rapportering (det som utgör Sveriges officiella statistik, SOS) samt antal vårdade på sjukhus minst 24 timmar. Polisens rapportering som antal av de sjukhusvårdade är i genomsnitt 39 procent, som

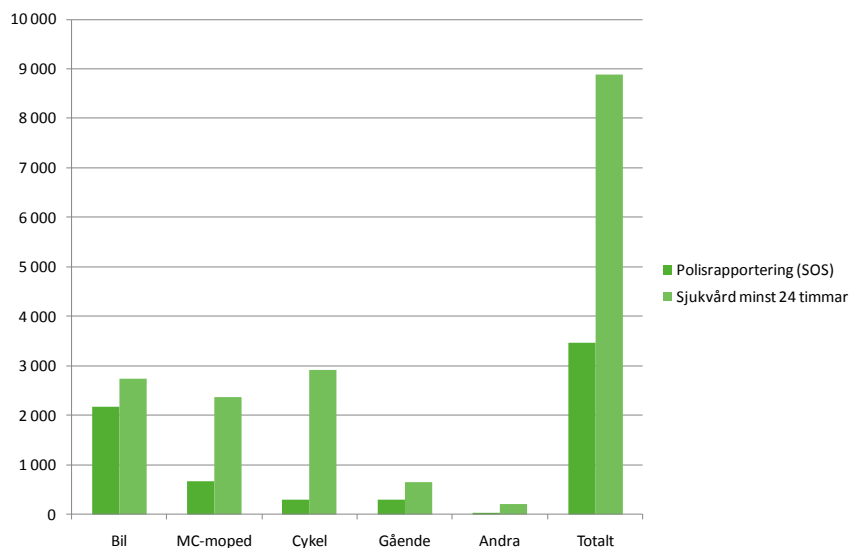
⁴ Se vidare om sammanlagd bedömning av utvecklingen under 2010 i *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2010 Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålet 2020* (Trafikverket rapport 2011:113).

⁵ Om 113 är 34,5 procent av hela årets antal omkomna, då kan totala antalet omkomna skattas till $113/0,345 \approx 327$ personer.

⁶ Se till exempel *Trafikskador 1998–2005 enligt patientstatistik* (VTI rapport 615, 2008) och *Trafikolyckor i Sverige: skattning av bortfallsfaktorer via STRADA* (VTI notat 27-2007).

⁷ Se *Vägtrafikskadade i sjukvården 2009*, (Trafikanalys Statistik 2010:18). En rapport med statistik för åren 1998–2010 publiceras under hösten 2011.

lägst 10 procent för cyklister och som högst 79 procent för bilar (personbilar, lastbilar och bussar).



Figur 1.3: Antal svårt skadade enligt polisens rapportering (Sveriges officiella statistik, SOS) respektive sjukhusvårdade minst 24 timmar. År 2009.

Källa: Officiell statistik för 2009 fördelat på fordonsslag finns i föreliggande rapport (Tabell 6.2). Antal vårdade på sjukhus är från rapporten *Vägtrafikskadade i sjukvården 2009* (Trafikanalys Statistik 2010:18, Tabell 1a).

Enligt den officiella statistiken rapporterade polisen 16 500 vägtrafikolyckor år 2010 där personskada uppstod. I dessa olyckor blev 2 888 personer svårt skadade. Om underrapporteringen är av samma storlek som visas i Figur 1.3, kan så många som 7 400 ha blivit svårt skadade i vägtrafiken under 2010. Enligt officiell statistik blev under 2010 dessutom drygt 20 000 lindrigt skadade. För lindriga skador är underrapporteringen än större än för svåra skador.

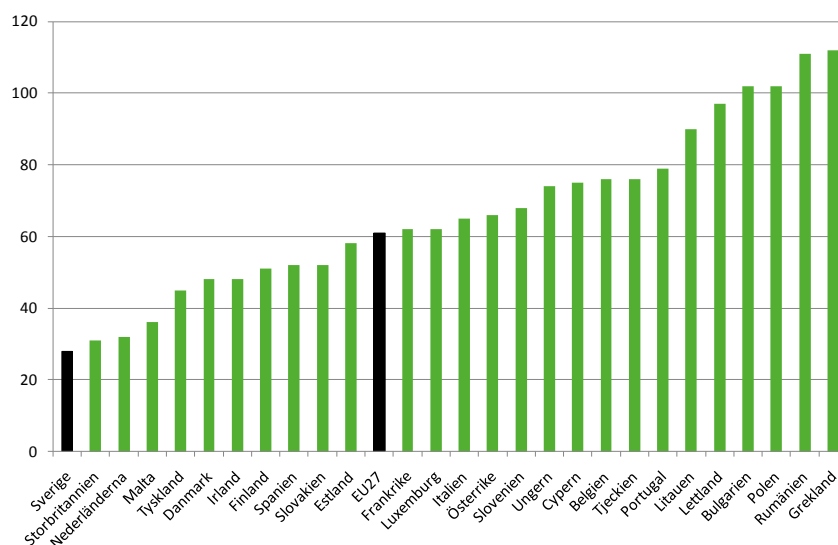
1.3 Vägtrafikdödade i Europa och Norden

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, rattfylleri med mera. EU:s utvidgning innebär en utmaning eftersom trafiksäkerheten generellt är sämre i de nya medlemsländerna.⁸ Målet för EU var att mellan åren 2000 och 2010 halvera antalet omkomna i vägtrafiken. Mellan 2000 och 2009 (det senaste året för vilket statistik på antal dödade finns tillgängligt) har antalet dödade i trafiken inom EU 27 minskat med ungefär 38 procent. För Sveriges del minskade antal dödade

⁸ Vitbok - Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden (KOM/2001/0370)

med 50 procent mellan 2000 och 2010.⁹ Sveriges trafikdödade utgör dock bara ungefär en procent av alla trafikdödade inom EU 27.

Sverige framhålls ofta som ett föregångsland på trafiksäkerhetsområdet och ligger sedan länge bland de länder som har allra lägst antal dödade per invånare. Sverige har knappt hälften så många trafikdödade per invånare som EU 27 i genomsnitt. Antal dödade per miljon invånare för EU 27 under 2010 visas i Figur 1.4.

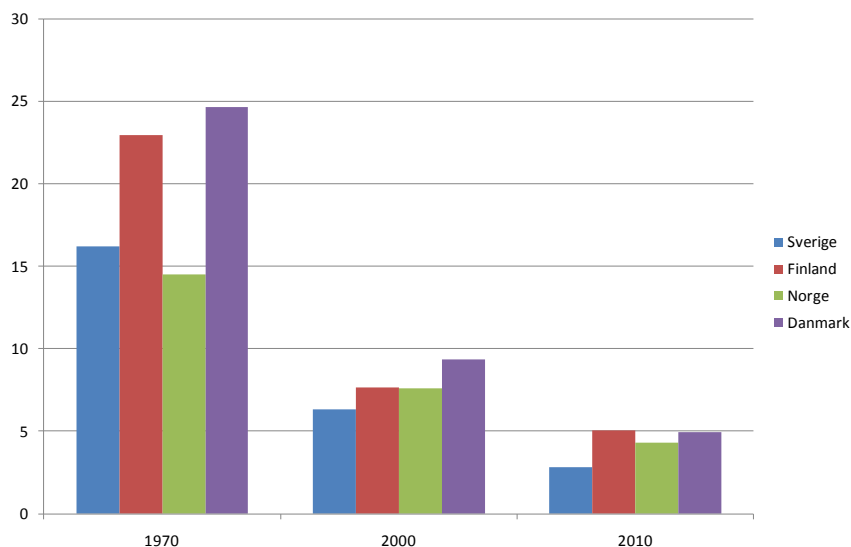


Figur 1.4: Antal dödade per miljon invånare i EU 27. År 2010.

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

De nordiska länderna ligger alla bra till inom EU i bemärkelsen låga dödstal i vägtrafiken. I Figur 1.5 visas antal dödade per 100 000 invånare i Norden (exklusive Island) för några utvalda år. Sverige och Norge har under de senaste decennierna legat lägst olika år och de relativa skillnaderna mellan de nordiska länderna har en svagt minskande tendens över tid (se även Figur 1.2 ovan).

⁹ År 2000 omkom 564 personer (591 minus 27 sjukdomsfall) i vägtrafiken i Sverige. Jämfört med antal omkomna inklusive självmord 2010, 283 personer, är det en minskning med 50 procent.



Figur 1.5: Antal omkomna i vägtrafikolyckor per 100 000 invånare i Sverige, Norge, Danmark och Finland. Åren 1970, 2000 och 2010.

Källa: Nordiskt vägforum (www.nvfnorden.org)

1.4 Självmord

Med en *olycka* avses som regel en plötslig, oavsiktlig och oönskad händelse som leder till skador. Att säkert identifiera vad som är en regelrätt olycka och vad som är ett självmord eller självmordsförsök är dock svårt. 2010 är första året som den officiella statistiken särredovisar självmorden och andra avsiktliga händelser. Misstänkta självmord under 2010 har granskats av en expertgrupp bestående av representanter från Trafikverket, Transportstyrelsen, Rättsmedicinalverket och VTI. De har däremot inte identifierat självmord på samma stringenta sätt för tidigare år. Därför finns ingen konsistent serie för antal dödade i vägtrafiken exklusive självmord (se vidare avsnitt 5.3).

Enligt bedömningar av expertgruppen dog 17 personer i självmord eller andra avsiktliga händelser i vägtrafiken under 2010. Trafikanalys har också gjort egna bearbetningar av Socialstyrelsens register om dödsorsaker. Av dem som ingått i den officiella statistiken över dödade i vägtrafiken åren 1987–2008, har i genomsnitt ungefär 20 fall per år varit självmord enligt dödsorsaksregistret, dock med stora årliga variationer. Självmorden i vägtrafiken utgör alltså någon dryg procent av de runt 1 500 självmord som varje år sker i Sverige.¹⁰

Som jämförelse har inom bantrafiken självmorden varierat mellan 47 och 72 personer den senaste tioårsperioden (2000–2009). År 2009 uppgick antalet självmord till 65 personer inom bantrafiken. Den preliminära siffran för 2010 är 66 självmord.¹¹ Inom övriga trafikslag finns inte självmord redovisat i statistiken.

¹⁰ Socialstyrelsen har statistik över antal självmord (www.socialstyrelsen.se).

¹¹ Se *Uppföljning av de transportpolitiska målen* (Trafikanalys Rapport 2011:1).

2 Trafiksäkerhetens utveckling

2.1 Åtgärder för trafiksäkerhetens utveckling 2010

En rad åtgärder genomförs årligen inom vägtransportsektorn för att höja säkerheten. Det finns dock 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) och direkta åtgärder på statligt vägnät finns dock till viss del möjlighet att beräkna teoretiska effekter i form av minskat antal dödade och skadade.

Stora hastighetsgränsändringar genomfördes på det statliga vägnätet under 2008–2009. Allt större fokus läggs nu på det kommunala vägnätet och statliga genomfarter i tätort. Under 2010 har 10 procent av landets kommuner infört ändrade hastighetsgränser. Inga nya trafiksäkerhetskameror tillkom under 2010.

Utbyggnaden av mitträcken har fortsatt i ungefär samma utsträckning som under senare år. Ungefär 25 mil mötesseparerad väg har tillkommit under året, varav 6 mil motorväg. Drygt 65 mil har försetts med mitträffling. Utöver detta har vissa korsningar och sidoområden åtgärdats. Vid utgången av 2010 var 63 (61 året innan) procent av trafikarbetet på vägar med hastighetsgräns över 80 mötesseparerat. Målet är att fram till 2020 öka denna siffra till 75 procent.

Det relativt höga antalet utandningsprov som polisen genomför årligen har bibehållits under de senaste fem åren. Under 2010 genomfördes ungefär 2,5 miljoner prov.

Under 2010 har hastighetsnivåerna på statliga vägar (endast statliga mäts) sjunkit, delvis som en följd av den stränga vintern. Mätningarna visar dock att hastigheterna har fortsatt att minska även på sommarväglag jämfört med 2009. Under perioden april-september beräknas medelhastigheten ha minskat med 0,6 procent jämfört med 2009.

Bältesanvändningen har stagnerat under de senaste fyra åren. Andelen bältade i framsätet uppgick 2010 till 96 procent, vilket är oförändrat jämfört med 2007. Utbytet av äldre bilar som skrotades ut och nyregistrering av säkrare bilar har fortsatt i samma storleksordning som året innan. Inom alkoholområdet syns en tydlig förbättring sedan 2003, vilket fortsatt även under 2010. Nya mätningar som speglar andel trafik som sker nyktert indikerar också på en positiv utveckling.

De sammanlagda effekterna av genomförda trafiksäkerhetsåtgärder och de tillståndsförändringar som skett under 2010 beräknas, enligt Trafikverkets beräkningar, ge i storleksordningen 18 färre dödade och 90 färre svårt skadade.

2.2 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.
- 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.
- 1993 TSV läggs ned och deras uppgifter övertas av Vägverket.
- 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 Krav på vinterdäck på personbilar införs i Trafikförordningen.¹²
- 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.
- 2003 Vägtrafikinspektionen bildas.

¹² Trafikförordningen SFS 1998:1276, Kap. 4, 18a§

- 2005 Krav om cykelhjälm införs. Alla barn och ungdomar under 15 år ska använda hjälm när de cyklar eller blir skjutsade på cykel.¹³
- 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 .
- 2009 Transportstyrelsen bildas och verksamheten vid Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen, Järnvägsstyrelsen, Vägtrafikinspektionen, Vägverkets Trafikregister samt Vägverkets normgivning och tillsynsverksamhet förs över till den nya myndigheten. För att köra så kallad EU-moped (moped klass I, konstruerad för att köras i hastighet om max 45 km/h) 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/h) krävs nu förarbevis.
- 2010 Vägverket, Banverket och SIKÄ läggs ned och Trafikverket och Trafikanalys bildas. Den officiella statistiken inom transporter och kommunikationer förs över till Trafikanalys. Länsstyrelsernas verksamhet för körkort och yrkestrafik förs över till Transportstyrelsen.

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.se.

Stockholms stadsbiblioteks hemsida, www.biblioteket.se.

Nationalencyklopedin, www.ne.se.

AB Svensk Bilprovning (Bilprovningen), www.bilprovningen.se.

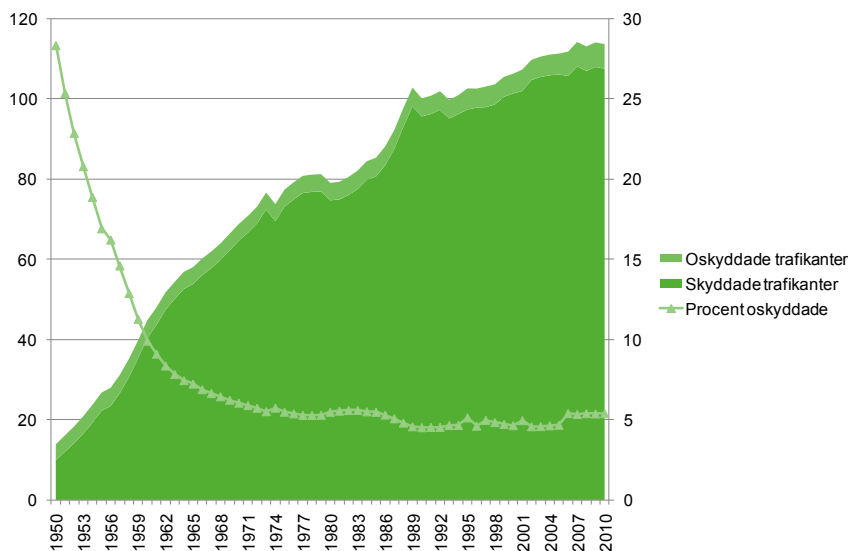
¹³ Trafikförordningen SFS 1998:1276, Kap.6, 4a§

3 Omständigheter kring dödsolyckorna

I kapitlet redovisas olika omständigheter kring de omkomna i trafiken. För de flesta dimensioner beräknas också risk att omkomma i trafiken, uttryckt som antal omkomna i förhållandet till hur mycket som rests i vägtrafiken. Som mått på reslängd används Resvaneundersökningen 2005/2006. Hur den fångar exponering för risk och även något om resvanor i ett längre perspektiv redovisas i nästa avsnitt.

3.1 Exponering för risk att dödas i vägtrafiken

Vårt resande idag är annorlunda jämfört med för bara några decennier sedan. I genomsnitt reser vi mer, framför allt med personbil. I Figur 3.1 visas trafikarbetet för persontransporter på väg, miljarder personkilometer som skyddade (personbil och buss) respektive oskyddade (MC, moped, cykel och gående) trafikanter.



Figur 3.1: Resandet i vägtrafik som skyddad (personbil och buss) respektive oskyddad trafikant (motorcykel, moped, cykel eller gående), åren 1950-2010. 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. Flera uppgifter för året 2010 är preliminära eller 2009 års uppgifter.

Vårt totala resande i vägtrafikmiljö mätt i personkilometer har sedan 1950 åttafaldigats. Resandet som skyddad trafikant (med personbil och buss) har nästan elvafaldigats medan resandet som oskyddad trafikant (med 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.

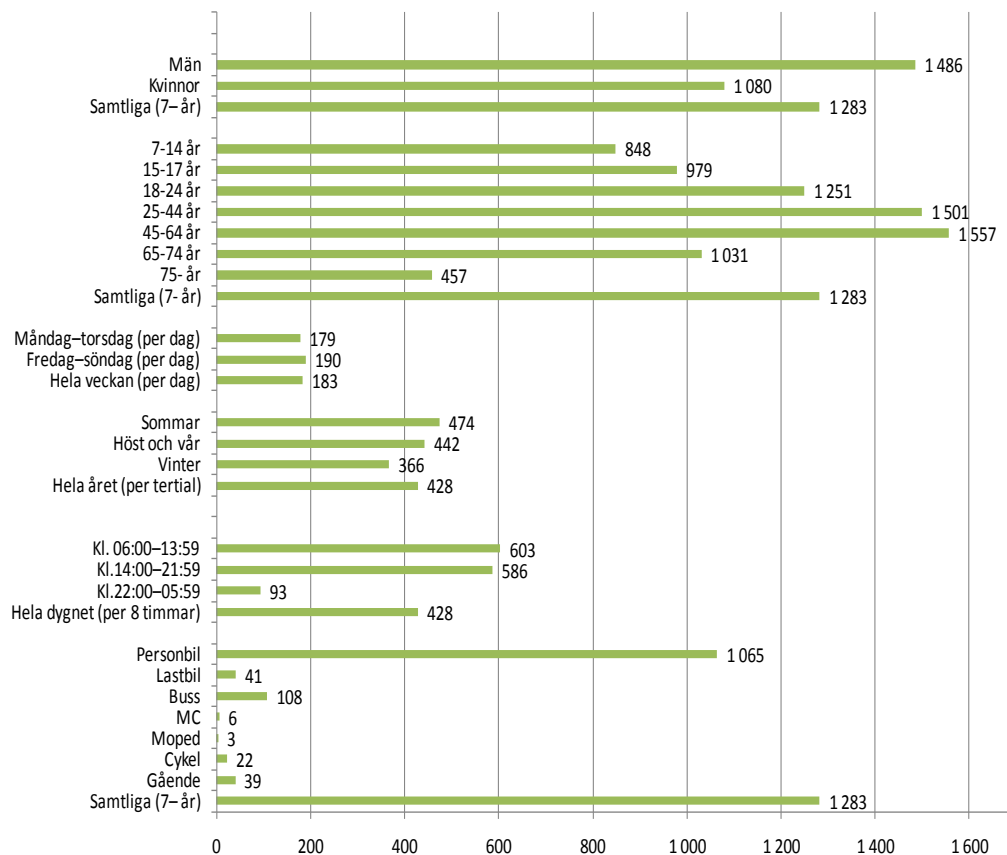
I rapporten kommer vi att visa främst antal dödade i vägtrafiken, hur antalet utvecklats över tiden och fördelningen mellan olika grupper. För att jämförelser mellan olika grupper ska bli meningsfullt behöver vi relatera antalet dödade till hur mycket de dödade exponerats för risk att drabbas. För detta 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*.¹⁴

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 3.2 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.¹⁵ 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) än 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 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 (samma andel vi såg i Figur 3.1).

¹⁴ Man kan också uttrycka risk i antal dödade i förhållande till befolkningen eller liknande. När vi använder denna definition framgår det av texten.

¹⁵ Det finns också en kategori övrigt (traktor, hästekipage med mera) men den är så liten att vi bortser från den.



Figur 3.2: 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 detta kapitel används resvaneundersökningen 2005/2006 för hela perioden 2000–2010.¹⁶ Resvanor är relativt trögörliga fenomen och förändringarna över ett decennium torde vara av marginell betydelse för våra beräkningar.¹⁷

3.2 Skyddade och oskyddade trafikanter

Trafikanter kan delas upp i skyddade och oskyddade. Risken att dödas per kilometer är mångdubbelt större som oskyddad trafikant (se vidare avsnitt 3.10). I propositionen *Mål för framtidens resor och transporter* (prop. 2008/09:93) uttalas att för att uppfylla det så kallade funktionsmålet för tillgänglighet, bör

¹⁶ "Under hela 2011 och 2012 pågår intervjuer för en ny resvaneundersökning. De första resultaten kommer att presenteras under våren 2012. Trafikanalys har vidare option för att genomföra intervjuer även under åren 2013 och 2014.

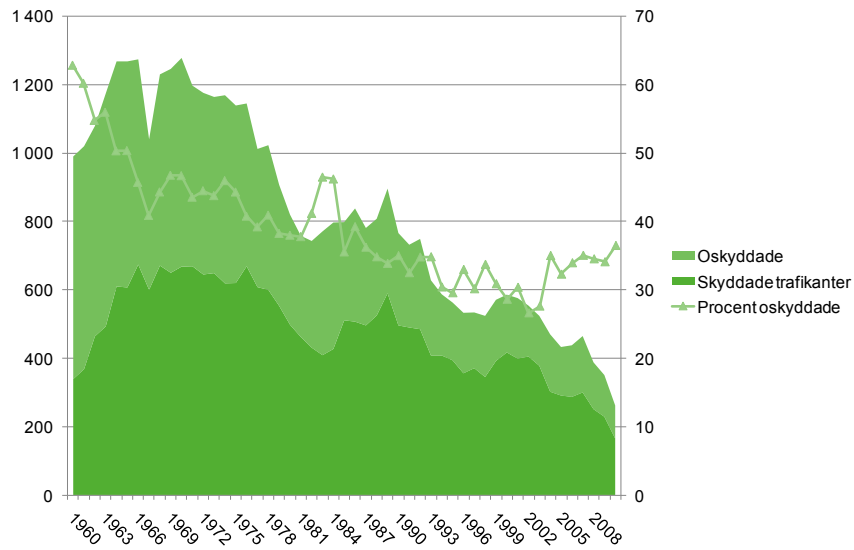
¹⁷ Resvaneundersökningen baseras på intervjuer med personer 6-84 år. Vi väljer att endast inkludera personer i skolåldern och uppåt. Hur exponering korrigeras för hänsyn till personer äldre än 84 år förklaras i avsnitt 5.5.

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. Motorfordonsparken (fordon som kräver registrering) 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 2010, en ökning med 57 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.¹⁸ Förutom att motorfordonsparken ökar i antal är trenden det senaste decenniet att personbilar, lätta lastbilar, tunga lastbilar och bussar körs allt längre sträckor i genomsnitt. Sammanfattningsvis har vi en situation med allt fler motorfordon för person- och godstransporter, som körs allt längre sträckor. Vi rör oss allt mer med motorfordon medan andelen som gående/cyklist är låg.

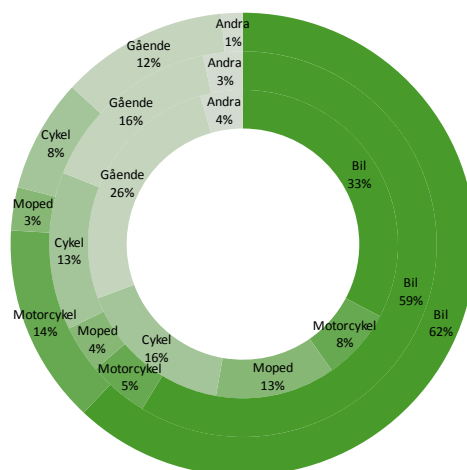
I Figur 3.3 nedan visas antal omkomna skyddade respektive oskyddade trafikanter 1960–2010 samt andel av de omkomna som varit oskyddade trafikanter. Antalet dödade totalt har minskat med 74 procent sedan 1960, bland skyddade trafikanter med 51 procent och bland oskyddade med hela 85 procent. Andelen oskyddade trafikanter av de dödade har under perioden minskat från 63 procent till 36 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 3.1), dels att trafiksäkerhetsarbete lagts ned på att separera trafik med bilar från cyklister/gående. Under det senaste decenniet har det totala antalet trafikdödade halverats med gynnsam utveckling för alla trafikantgrupper (se vidare avsnitt 3.10).

¹⁸ Fordonsparkens utveckling diskuteras mer ingående i *Vägtrafikskador 2009* (Trafikanalys Statistik 2010:17).



Figur 3.3: Antal dödade skyddade respektive oskyddade trafikanter (vänster axel) samt procent oskyddade (höger axel). Åren 1960–2010.

I Figur 3.4 visas hur de trafikdödade färdats år 1960, 1980 respektive 2010. Vi ser att idag dominerar bilar (det vill säga personbilar, lastbilar och bussar) helt som trafikslag bland de trafikdödade, vilket var fallet redan på 1980-talet. Det är personbilarna som står för majoriteten av bilarna och det är endast ett fåtal som omkommer i buss eller lastbil. Under 2010 omkom en förare och en passagerare i buss, sju förare i lätt lastbil och fem förare i tung lastbil. Dödade cyklister, mopedister och gående har minskat sina andelar mellan 1960 och 2010 medan dödade motorcyklister ökat sin andel.¹⁹

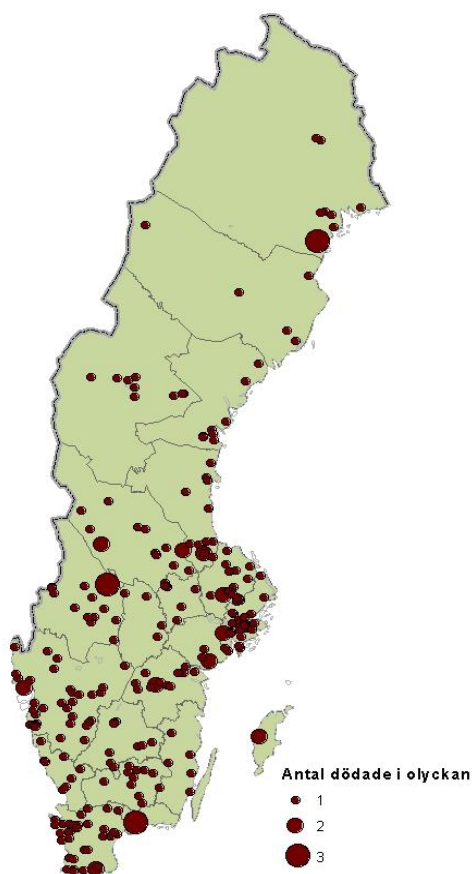


Figur 3.4: Andel av de dödade i olika trafikantkategorier, 1960 (inre cirkeln), 1980 (mellersta cirkeln) respektive 2010 (yttre cirkeln).

¹⁹ Trafikslaget "andra" består av till exempel traktorer, snöskotrar och hästekipage.

3.3 Olycksplats

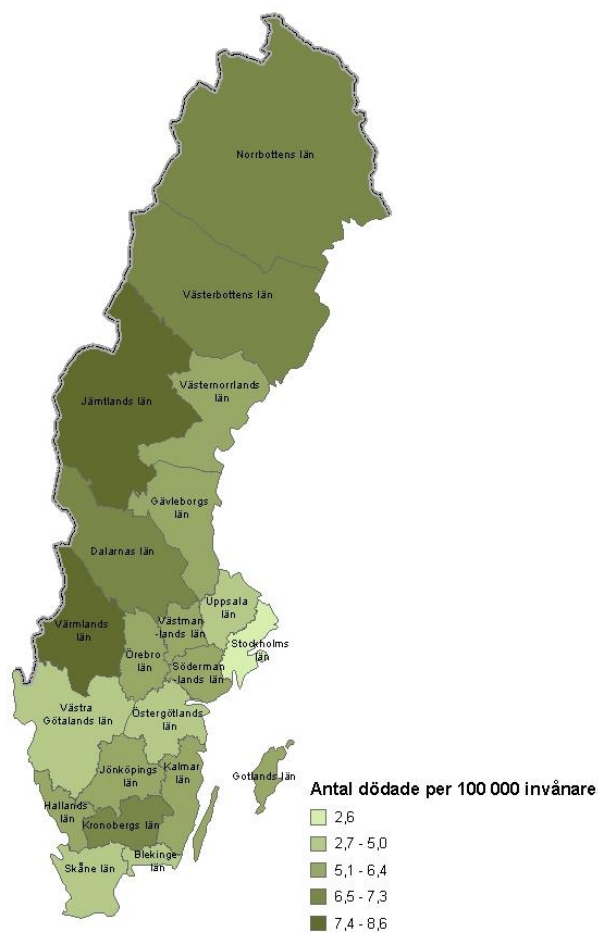
På kartan i Figur 3.5 visas var de 249 dödsolyckorna under 2010 inträffade. I tre olyckor omkom tre personer i samma olycka. Inte i någon olycka under 2010 omkom fler än tre personer. I de allra flesta dödsolyckorna, 235 stycken eller 94 procent av alla dödsolyckor, omkom en person.



Figur 3.5: Vägtrafikolyckor med dödlig utgång, år 2010.

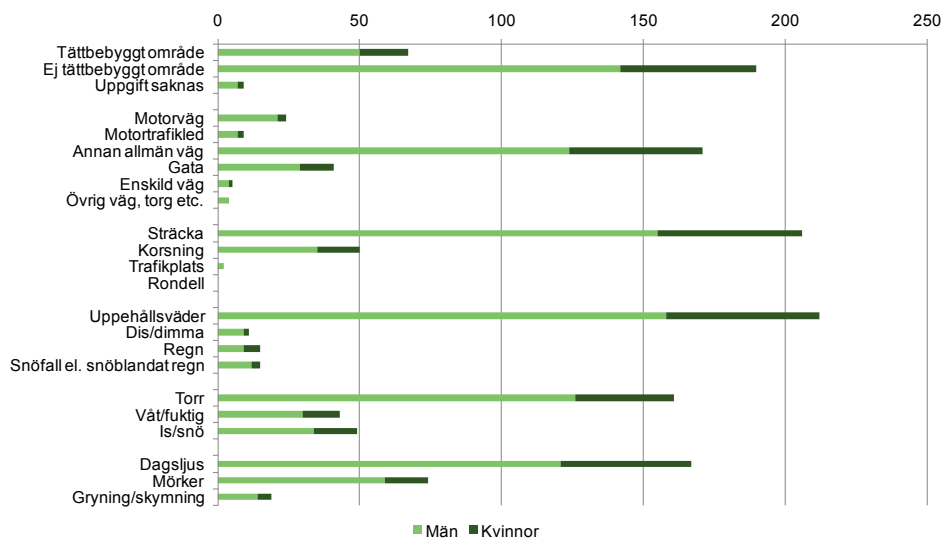
Variationen mellan länen är stor om man mäter antalet trafikdödade i förhållande till länets befolkning. I Figur 3.6 visas genomsnittet för de senaste tio åren. Länen med högst antal dödade i förhållande till befolkningen finns främst i norra Sverige men även i Götaland. Jämtlands län har under det senaste 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 döddes 2,8 personer per 100 000 invånare i vägtrafiken under 2010, ett dödstal som minskat med 71 procent sedan 1985.²⁰

²⁰ Se Tabell 6.4 i Bilaga 2 (tabellbilagan).



Figur 3.6: Antal dödade i vägtrafikolyckor per 100 000 invånare. Genomsnitt för åren 2001–2010.

I Figur 3.7 visas hur de trafikdödade under 2010 fördelar sig över olika omständigheter kring olyckan. 25 procent av de dödade omkom inom tätbebyggt område. Denna andel har haft 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 under motsvarande förhållanden.



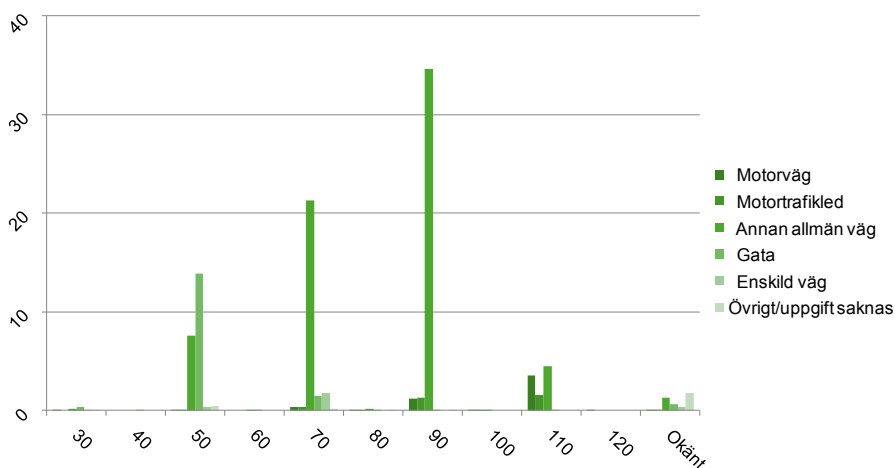
Figur 3.7: Fördelning av omkomna personer i vägtrafikolyckor efter omständigheter kring olyckan. Antal män respektive kvinnor år 2010.

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

3.4 Hastighet och vägtyp

De allra flesta omkommer på så kallad annan allmän väg och de vanligaste hastighetsgränserna är 70 eller 90. Andelar för vägtyp och hastighetsgräns har båda varit stabila under hela perioden 1985-2010. I Figur 3.8 visas procent av dödade i vägtrafiken totalt 1985-2010 efter vägtyp och hastighetsgräns.

35 procent har omkommit på allmän väg med 90, 21 procent på allmän väg med 70 och 13 procent på gator med 50. Det är ovanligt att personer dödas på vägar med hastighetsgräns 100 eller högre.

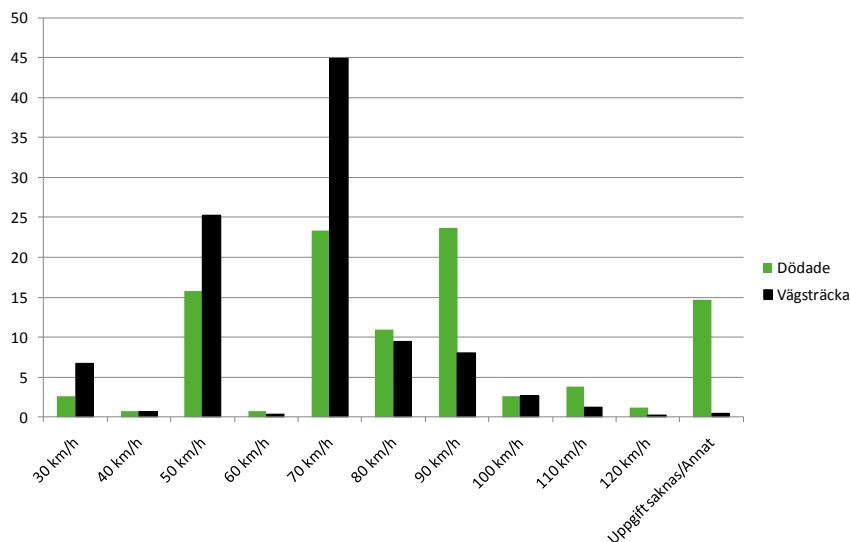


Figur 3.8: Procent av totalt antal dödade efter vägtyp och hastighetsgräns. Genomsnitt åren 1985-2010.

De nya hastighetsgränserna 40, 60, 80, 100 och 120 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.²¹

En indikator för säkrare trafik är hur stor andel av trafikarbetet på vägar med över 80 km/h som hastighetsgräns, som utförs på mötteseparerad väg. 2010 var andelen med säker trafik i detta avseende 67 procent. Målet för 2020 är 75 procent. Denna andel ökar i och med utbyggnad av så kallade 2+1-vägar och – i vissa fall – sänkt hastighetsgräns från 90 till 80 km/h.

Det finns knappt 58 000 mil vägar i Sverige, varav 76 procent ägs av enskilda medan 17 procent är statliga och 7 procent kommunala. Om vi bortser från de enskilda vägarna (där få omkommer och där över 96 procent har hastighetsgräns 70 km/h) fördelar sig vägarnas hastighetsgränser enligt Figur 3.9. Där visas också vilka hastigheter som gällde där de omkomna i vägtrafiken 2010 färdades. Det var ungefär lika stor andel av de dödade som omkom på 70- och 90-väg men vägsträckan med 70 som hastighetsgräns är mångdubbelt längre. Även om få till antalet omkommer där det är 110 eller högre hastighet så har de vägarna större andel av de omkomna än de har av vägnätets längd.



Figur 3.9: Procent av de omkomna respektive procent av vägsträcka (statlig och kommunal) vid olika hastighetsgränser. År 2010.

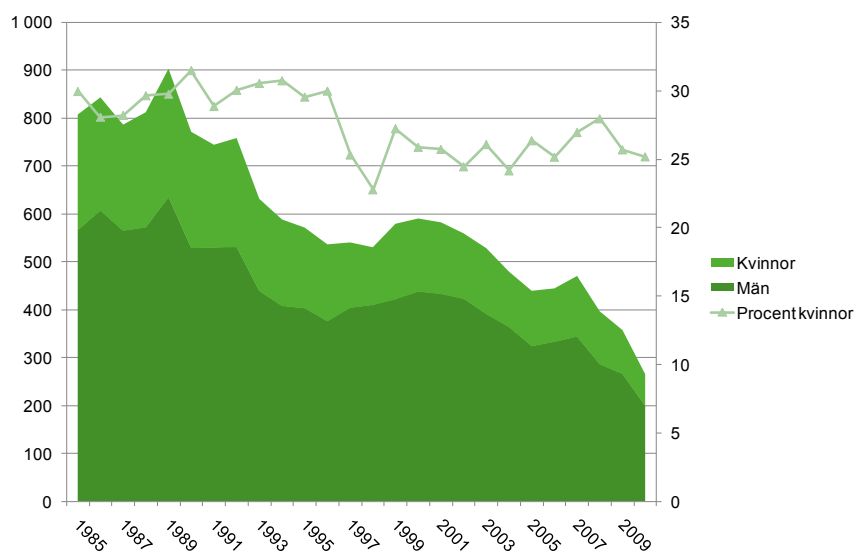
Anm: Uppgifter om vägsträcka i kilometer kommer från den nationella vägdatan, Trafikverket.

²¹ Enligt rapporten *Utvärdering av nya hastighetsgränser* (Delrapport mars 2010, Trafikverket, www.trafikverket.se).

3.5 Kön

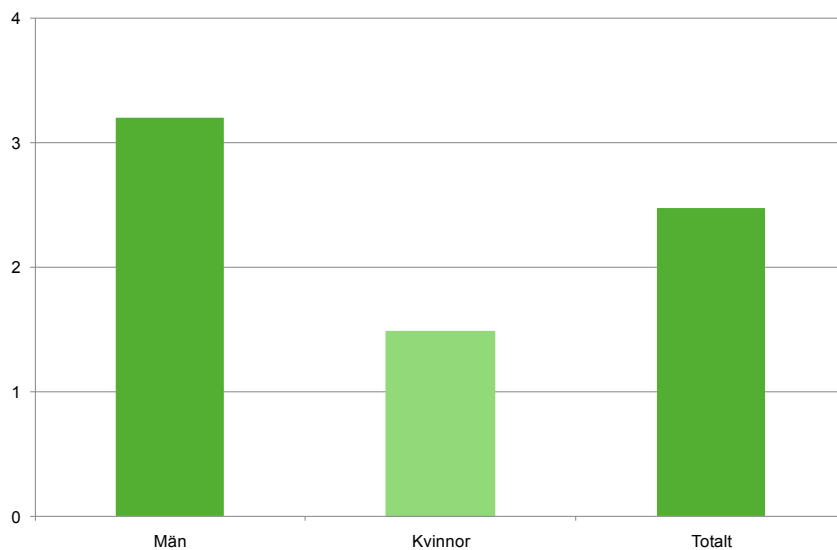
Under 2009 dödades alltså 266 personer i den svenska vägtrafiken, exklusive självmord. Av de omkomna var 199 män och 67 kvinnor det vill säga 75 procent var män. Männen står för ungefär 58 procent av alla resta kilometer i vägtrafikmiljö (se avsnitt 3.1). Männen står alltså för mer än hälften av resandet i vägtrafikmiljö men inte så mycket som deras andel av de omkomna (75 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 60 procent under 2010.

I Figur 3.10 visas antal män och kvinnor som dödats i vägtrafiken åren 1985–2010. Totalt har antalet dödade minskat med 67 procent under perioden, 65 procent bland män och 72 procent bland kvinnor. Kvinnornas andel av de dödade har under den visade perioden minskat från runt 30 procent till ungefär 25 procent.



Figur 3.10: Antal dödade män och kvinnor samt procent kvinnor av de dödade. Åren 1985–2010.

I Figur 3.11 visas risken för män respektive kvinnor att dödas i vägtrafikmiljö. Männens risk är 2,2 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. Om män hade *samma risk* att dödas som kvinnor skulle antalet dödade män mer än halveras. År 2010 skulle antalet omkomna män då ha varit 93 istället för 199 och antalet omkomna totalt under 2010 hade stannat på 160 istället för 266 personer.

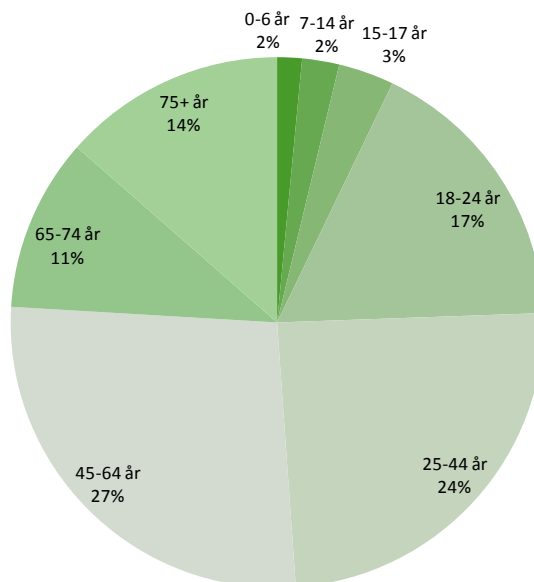


Figur 3.11: Risker för män respektive kvinnor. Antal dödade per miljard personkilometer år 2010.

Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 5.5).

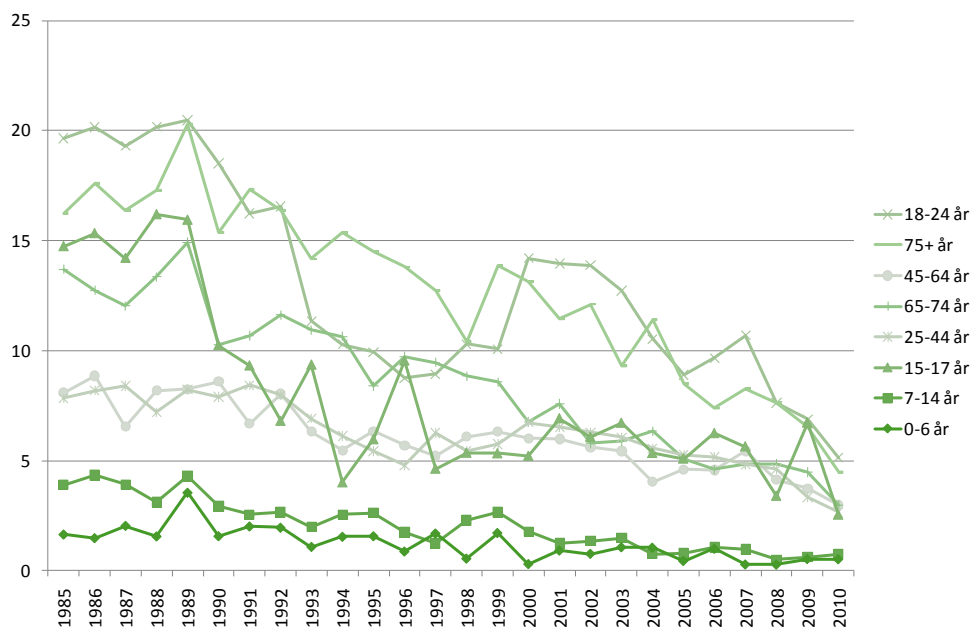
3.6 Ålder

Antalet dödade i trafiken för olika åldersgrupper år 2010 visas i Figur 3.12. 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 3.12: Fördelningen av antal dödade i vägtrafiken per åldersgrupp. År 2010.

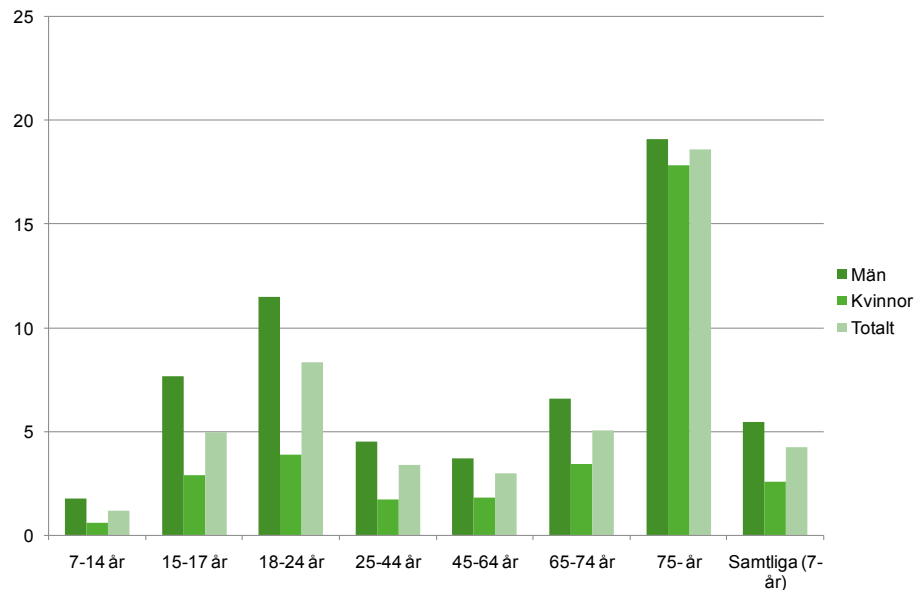
I Figur 3.13 visas antal dödade i olika åldersgrupper i förhållande till 100 000 personer i befolkningen i samma åldersgrupp, åren 1985–2010. Risken för alla åldersgrupper har minskat mycket under den visade perioden. Risken för de yngsta (0-14 år) är mycket låg och högst risk i antal dödade per invånare har grupperna 18–24 år och 75 år och äldre. Risken för gruppen 15–17 år steg 2009 men sjönk 2010 tillbaka till 2008 års nivå. Som genomsnitt 1985–2010 har grupperna 18–24 år respektive 75+ år haft ungefär samma risk och betydligt högre risk än övriga åldergrupper. Under den visade perioden har risken per 100 000 i befolkningen totalt minskat med 71 procent.



Figur 3.13: Antal dödade i olika åldersgrupper i förhållande till befolkningen i motsvarande grupp. Antal dödade per 100 000 invånare. Åren 1985-2010.

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

Kan det stora antalet dödade per invånare för unga vuxna och de äldsta förklaras av att dessa grupper vistas extra mycket i vägtrafikmiljö, det vill säga exponeras mer än andra åldersgrupper? I Figur 3.14 visas risk som antal omkomna i förhållande till färdlängder, per åldersgrupp och kön.



Figur 3.14: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer, per kön och åldersgrupp. Genomsnitt för åren 2001–2010.

Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 5.5).

Skillnaderna mellan åldergrupperna ökar då man tar hänsyn till färdlängder. Unga vuxna (18–24 år) och de äldsta (75 år och äldre) har högre risk än övriga att dödas i trafiken. Unga vuxna har dubbelt så hög risk och de äldsta mer än fyra gånger så stor risk som genomsnittet. 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 3.10 redovisas hur risken för olika trafikantgrupper varierar med ålder.

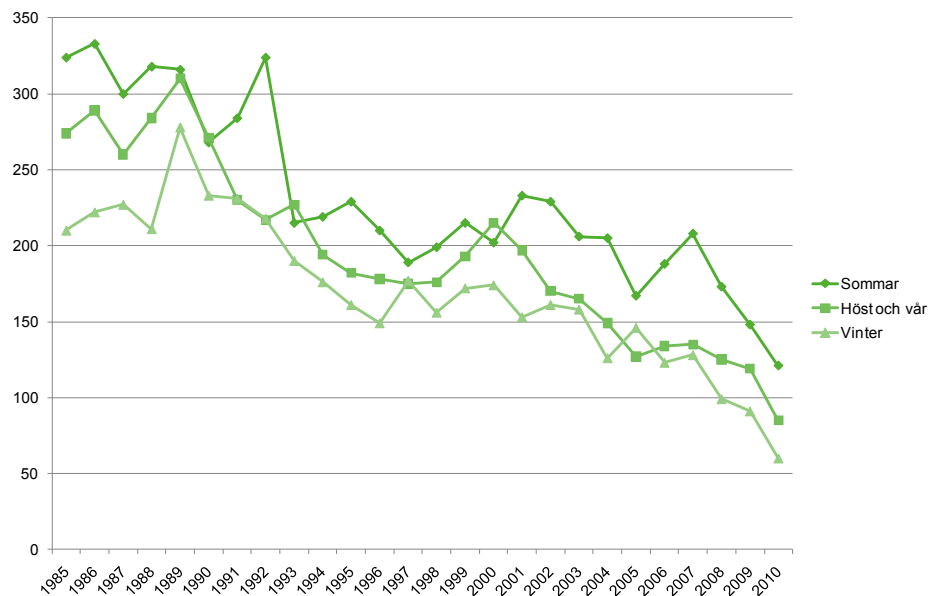
3.7 Årstid

Om man tittar på antal dödade per kalendermånad så omkom under 2010 flest i juli månad (37 personer) och juni månad (30 personer). Lägst antal omkom i februari (8 personer) och mars (13 personer). Under perioden 1985–2010 har många olika månader växlat mellan att ha flest omkomna i trafiken, men i genomsnitt har flest omkommit under juli och juni som näst flest. Minst antal har omkommit under mars månad, med februari därefter. 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 1985-2010 visas i Figur 3.15. Vi ser att flest omkommer 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

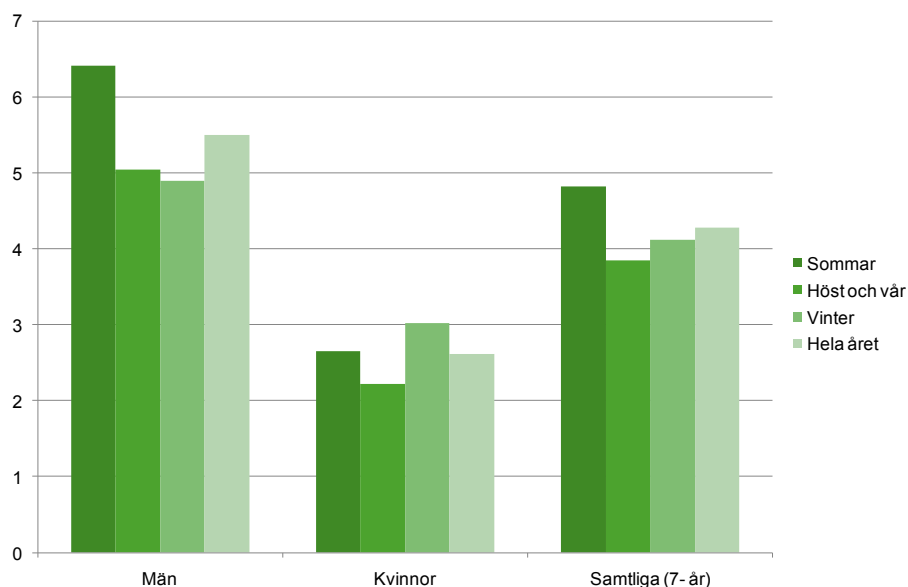
1985-2010 har 39 procent dödade under sommaren, 33 procent under höst och vår och resterande 28 procent under vintern. Dessa andelar har varit relativt stabila över hela den visade perioden. En tendens finns dock att sommarens andel av olyckorna *ökar* medan vinterns andel *minskar* i ungefär samma utsträckning.



Figur 3.15: Antal dödade i vägtrafiken efter årstid. Åren 1985–2010.

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

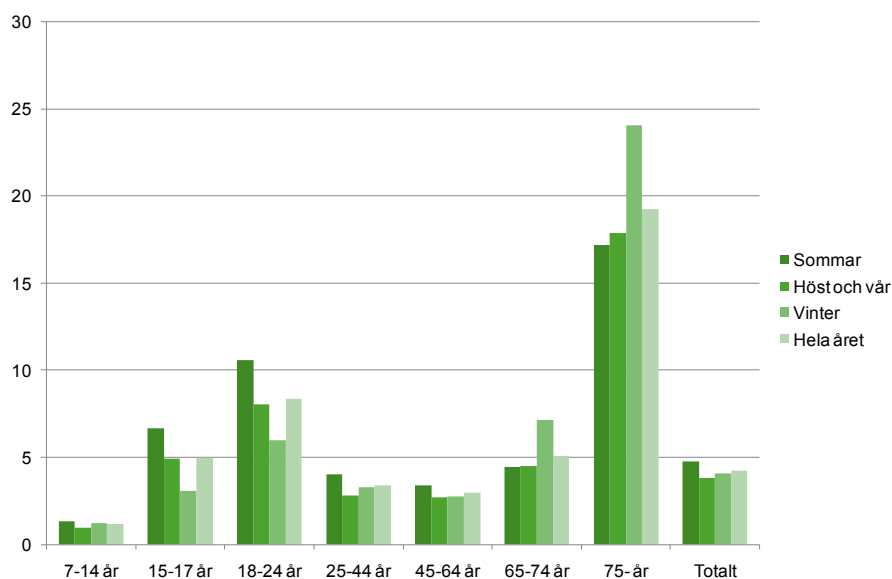
Vi såg i kapitel 3.1 att vi reser mer i vägtrafikmiljö på sommaren än på vintern. På sommaren reses ungefär 37 procent av årets kilometer i vägtrafikmiljö, 34 procent under höst och vår och resterande 29 procent under vintern. Detta innebär att risken att dödas i vägtrafiken under de olika årstiderna fördelar sig som visas i Figur 3.16 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 1,6 gånger som lägst och då under vintern.



Figur 3.16: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer, beräknat per årstid och kön. Genomsnitt för åren 2001–2010.

Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 5.5).

Risken under olika årstider för olika åldersgrupper redovisas i Figur 3.17. Vi ser att för ungdomar i mopedåldern (15–17 år) och unga vuxna (18–24 år) är sommaren tydligt 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.

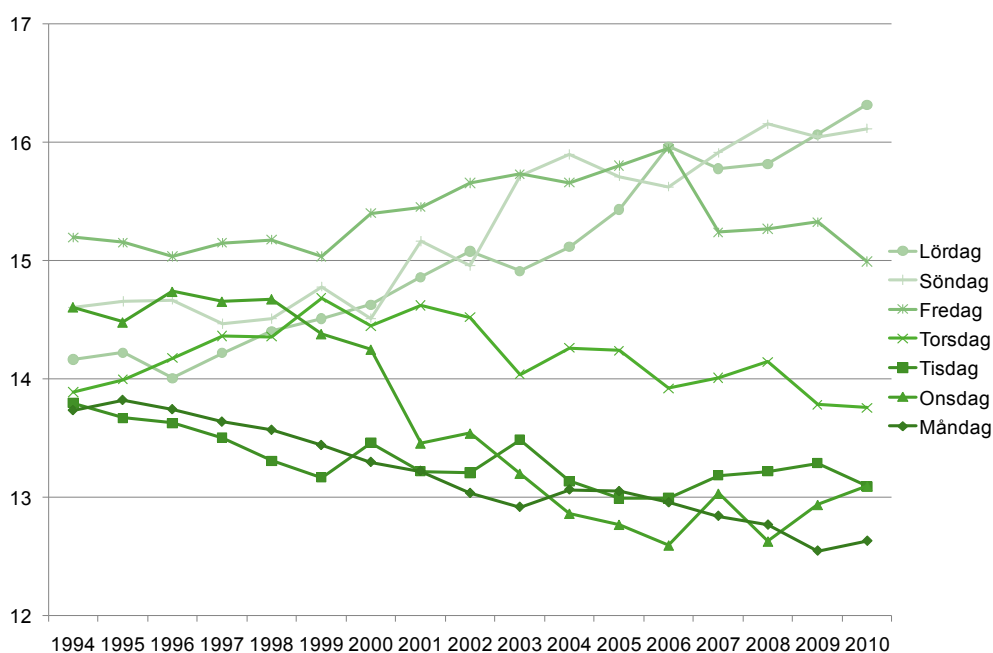


Figur 3.17: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer, beräknat per årstid och åldersgrupp. Genomsnitt för åren 2001–2010.

Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 5.5).

3.8 Veckodag

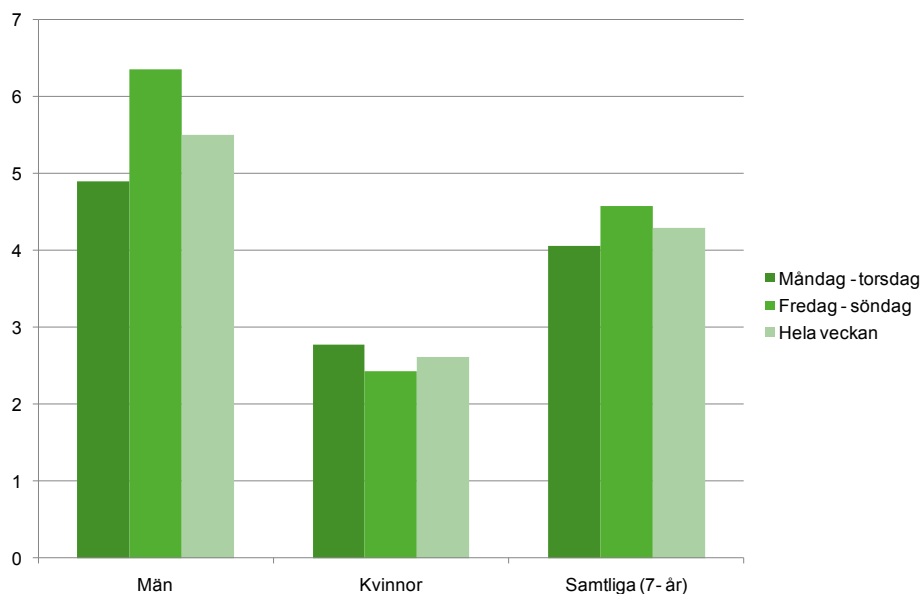
I Figur 3.18 visas antal dödade per veckodag för perioden 1994–2010. Eftersom de årliga fluktuationerna är stora visar vi tio års rullande medelvärden. Flest dödsfall i trafiken under de senaste tio åren (det vill säga 2010 års rullande medelvärde) har skett på lördagar följt av söndagar och därefter fredagar. Fredagen är mer lik lördag-söndag än övriga vardagar vad gäller antal dödade i trafiken. Under det senaste decenniet har minst andel av veckans dödsfall i trafiken inträffat på måndagar, tätt följt av tisdagar och onsdagar som är lika vanliga som olycksdag.



Figur 3.18: Antal dödade personer under olika veckodagar. Åren 1994–2010.

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.

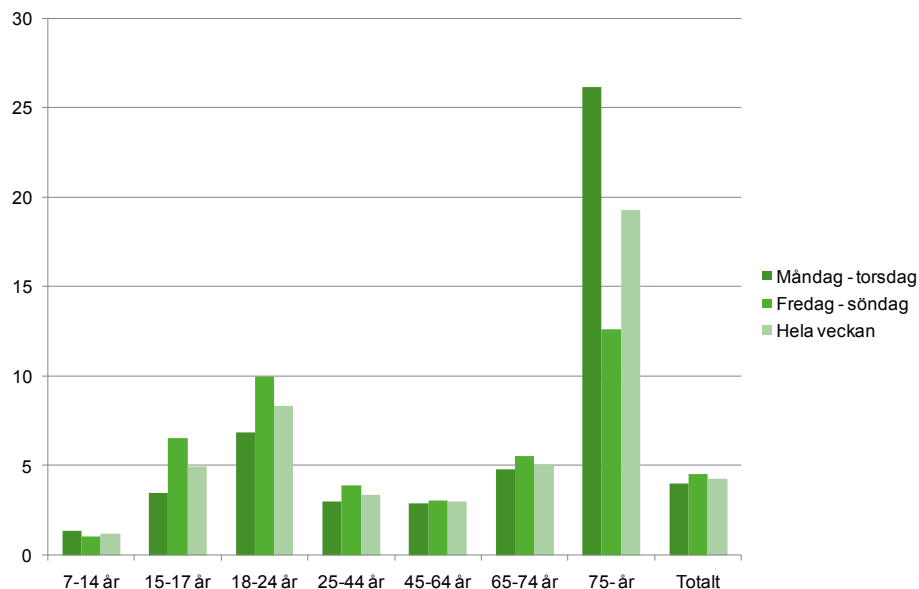
Det finns en tendens att helgernas andel av de trafikdödade ökat under den visade perioden, från runt 44 till 48 procent. Under det senaste decenniet har dock andelen dödsfall under helg återigen sjunkit mot 47 procent. Fredagen har under den visade perioden gått från att vara den vanligaste olycksdagen till att bli den tredje vanligaste. Observera att y-axeln är kapad i Figur 3.18 vilket förstärker intrycket av en stor ökning för helger. Vi reser något fler kilometer per dag under helgen, sex procent mer enligt avsnitt 3.1. I Figur 3.19 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 3.19: Antal dödade i vägtrafikolyckor i genomsnitt år 2001–2010 per miljard personkilometer, beräknat per del av vecka och kön.

Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 5.5).

I Figur 3.20 visas risk för vardag och helg för olika åldersgrupper. Vi ser att det är en betydande riskökning under helgen för ungdomar (15–17 år) och unga vuxna (18–24 år). För den äldsta gruppen (75 år och äldre) är risken dock dubbelt så stor på vardagar som på helger.

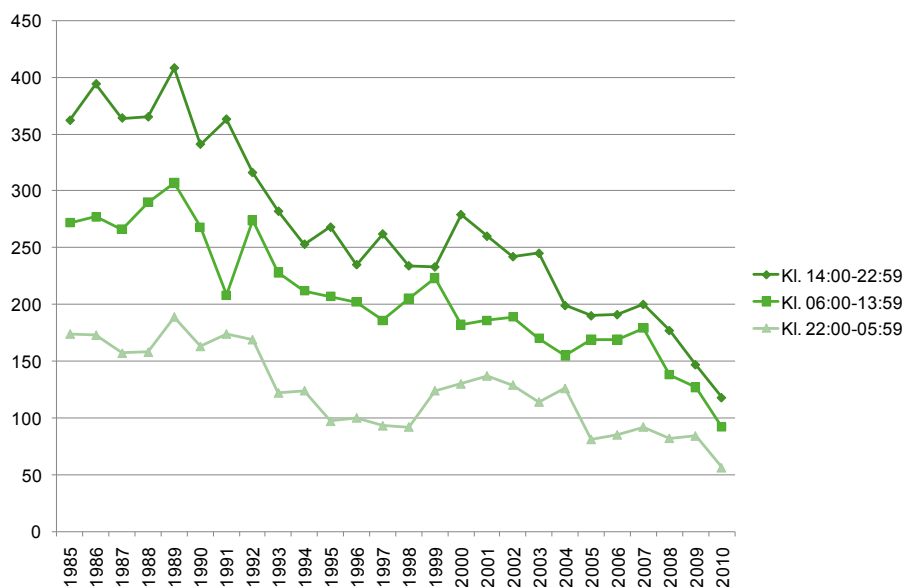


Figur 3.20: Antal dödade i vägtrafikolyckor i genomsnitt år 2000–2010 per miljard personkilometer, beräknat per del av vecka och åldersgrupp.

Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 5.5).

3.9 Tid på dygnet

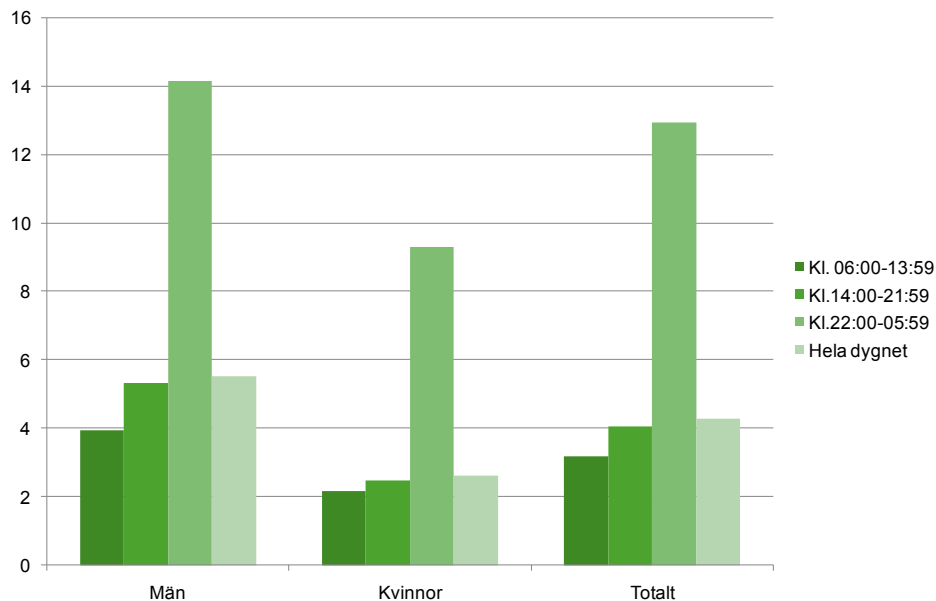
De flesta som dödas i vägtrafikolyckor omkommer i olyckor som inträffat på dagtid. Figur 3.21 sammanfattar fördelningen över dygnet för åren 1985–2010. Dygnet delas in i tre åttatimmarsperioder: förmiddag/lunchtid (klockan 06:00–13:59), eftermiddag/kväll (klockan 14:00–21:59) samt natt (klockan 22:00–05:59). 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 1985–2010.



Figur 3.21: Antal dödade personer vid olyckor under olika tider på dygnet. Åren 1985–2010.

Vi såg i avsnitt 3.1 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).

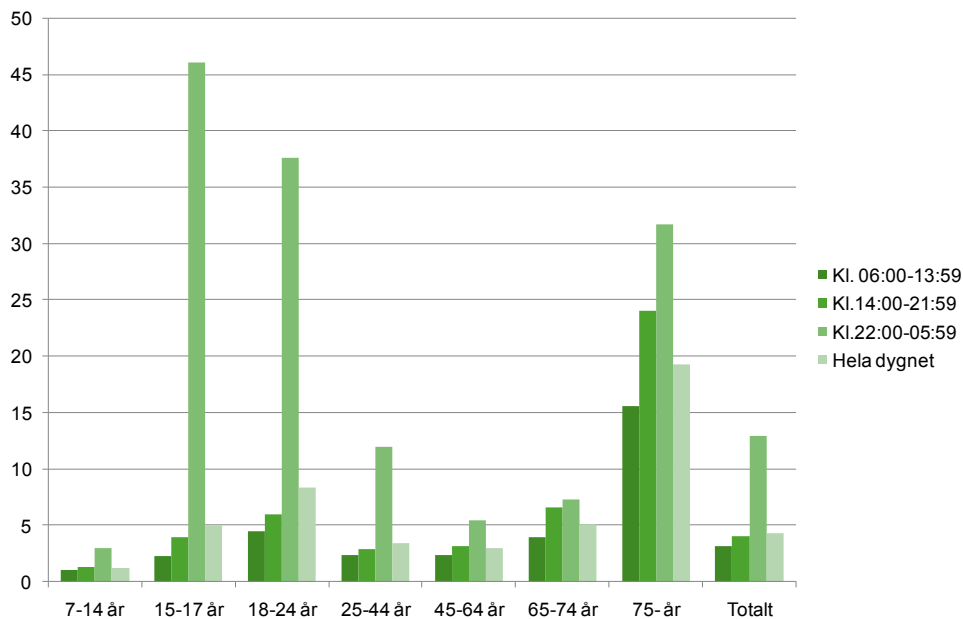
I Figur 3.22 visas genomsnittlig risk för olika delar av dygnet för män respektive kvinnor. Vi ser att speciellt under natt och tidig morgon är risken hög mätt som antal omkomna i förhållande till hur mycket vi reser. Per rest kilometer är risken då drygt fyra gånger så stor som under resten av dygnet. Den relativa riskökningen under natten är något större för kvinnor än för män.



Figur 3.22: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer, beräknat per kön. Genomsnitt för åren 2001–2010.

Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 5.5).

I Figur 3.23 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 15–17 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 knappt fem gånger högre. Barn under 15 år samt personer på 65 år och äldre har en synlig riskökning under natten men betydligt mindre än andra åldersgrupper.



Figur 3.23: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer, beräknat per åldersgrupp. Genomsnitt för åren 2001–2010.

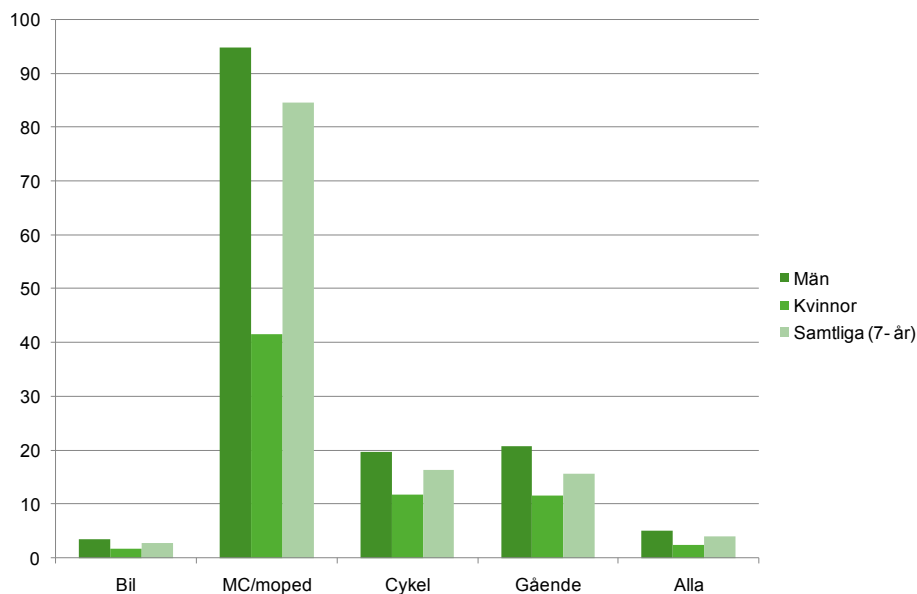
Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 5.5).

3.10 Trafikantgrupper

Risken att dödas per rest kilometer är betydligt högre för oskyddade trafikanter än för skyddade. I Figur 3.24 visas risken för de olika trafikslagen och för män och kvinnor separat. 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 2003–2010 visas.²²

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 sex gånger så hög som bilisternas risk. För dem som färdas med motorcykel och moped är risken mer än 30 gånger så hög som risken för bilisterna.

²² Samstämmiga uppgifter om trafikslag finns endast från och med 2003 då STRADA infördes som rapporteringssystem (se vidare fakta om statistiken i kapitel 0).



Figur 3.24: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer, beräknat per trafikantgrupp och kön. Genomsnitt för åren 2003–2010.

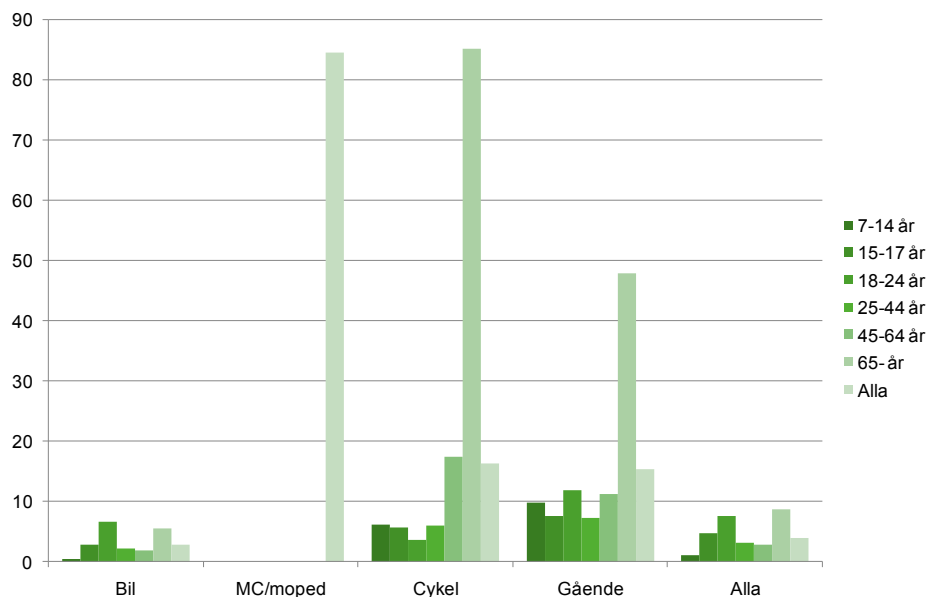
Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 5.5).

Att risk att dödas per färdad kilometer är högre för gående och cyklister uppvägs till viss del av att det finns positiva hälsoeffekter av att gå och cykla, snarare än att åka till exempel bil. I de transportpolitiska målen ingår att resandet med cykel och som gående ska underlättas och således ges möjlighet att öka, både av miljö- och hälsomässiga skäl.

Under 2010 omkom 21 cyklister i vägtrafiken, 12 män och 9 kvinnor. Det är främst vuxna som omkommer som cyklister, bara 3 av de omkomna cyklisterna var under 20 år. Av de omkomna cyklisterna omkom 11 i olycka med personbil, 4 i singelolycka, 3 i olycka med lastbil, 2 i kollision med fotgängare och 1 i kollision med buss. Vi såg i Figur 1.3 att polisen rapporterar kring färre än vad som troligen skadas svårt i trafiken. Om vi tittar på dem som vårdas på sjukhus minst 24 timmar gick år 2008 cyklisterna om personbilisterna och blev den största patientgruppen. År 2009 var bland kvinnor cyklister den största patientgruppen och bland män den näst största, efter MC-moped.²³ Då ska man betänka att det persontransportarbete som utförs av cyklister bara är en bråkdel av det som utförs med personbil (se Figur 3.2).

I Figur 3.25 visas risk per trafikantgrupp och ålder. Den äldsta gruppen (65 år och äldre) och unga vuxna (18-24 år) har vid färd i bil mer än dubbelt så stor risk som genomsnittet. Det är dock som cyklister och gående som personer 65 år och äldre kännetecknas av betydligt högre risker än alla andra. Risken för de äldsta är tre gånger högre än genomsnittet som gående och fem gånger högre för cyklister.

²³ Vägtrafikskadade i sjukvården 2009 (Trafikanalys Statistik 2010:18).



Figur 3.25: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer, beräknat per trafikantgrupp och ålder. Genomsnitt för åren 2003–2010.

Källa: Uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen 2005–2006. (se vidare avsnitt 5.5).

Anm: Underlaget i resvaneundersökningen är för litet för MC/moped för att kunna beräkna risk per ålderskategorier.

3.11 Mopeder

De mopeder som får gå så snabbt som 45 km/h, mopeder klass I eller EU-mopederna, har ökat snabbt i popularitet. 1999 fanns 400 stycken i trafik och år 2010 drygt 78 000. Toppåret var 2008 då närmare 93 000 EU-mopeder var i trafik. Därefter har antalet minskat årligen. Antalet nyregistrerade EU-mopeder minskade under 2010 med 39 procent jämfört med 2009. Uppgifter om antal mopeder klass II i trafik saknas eftersom de inte är registreringspliktiga.

Det kan finnas flera orsaker till att antal EU-mopeder i trafik minskat, men en förändring som sannolikhet förklarar en del av det svalnade intresset är det körkort för mopeder klass I som infördes från och med den 1 oktober 2009. Syftet med körkortet var att öka trafiksäkerheten och att minska antalet dödade och skadade i mopedolyckor. 2010 var första året då alla som fyllde 15 år påverkades av det nya kravet på körkort för EU-mopeder. Tidigare var det tillräckligt med förarbevis för att få köra mopeder klass I. För mopeder klass II krävs förarbevis från och med 1 oktober 2009. Som kuriosas kan nämnas att på näthandelssidan Blocket fanns runt 12 000 mopeder till salu i början av juni 2011. Av dessa verkar drygt 5 000 matcha med sökning på EU-moped.

År 2010 dödades 8 mopedister i vägtrafikolyckor varav fem på moped klass I eller EU-moped, en på moped klass II och två på moped av okänt slag.²⁴ Samtliga omkomna 8 mopedister var män, två av dem 15 år gamla och

²⁴ Moped klass I (EU-moped) får köras i maximalt 45 . Moped klass II får köras i högst 25, men dit räknas också äldre mopeder konstruerade för hastigheter upp till 30 .

resterande sex var 48 år och äldre. Fem av dem omkom i singelolyckor, övriga var olyckor där även en lastbil, traktor eller personbil var inblandad. Antalet svårt skadade mopedister, både förare och passagerare, uppgick till 153 personer 2010 enligt officiell statistik. I statistik över dem som sjukhusvårdats på grund av en trafikolycka kan inte mopedister separeras från motorcyklister. Om vi använder siffrorna för MC-moped i Figur 1.3 skulle antalet svårt skadade mopedister kunna vara fyra gånger så stort, upp mot 550 personer.

I Figur 3.26 visas antal omkomna och svårt skadade mopedister. Vi har inga tillförlitliga uppgifter över hur resandet med moped utvecklats över samma tid men i början av 1960-talet var mopeden mer av ett transportmedel. Hela 13 procent av de omkomna i vägtrafiken var då mopedister, mot 3 procent idag. 2010 minskade både antal omkomna och svårt skadade mopedister, enligt polisens rapportering. Antal i den så kallade mopedåldern, 15–17-åringar, minskade också mellan 2009 och 2010: med 17 500 personer eller fem procent. 15–17-åringarna kommer att minska, både i antal och som andel av befolkningen, varje år till och med 2014.²⁵

Om antal mopedungdomar minskar i antal kan detta tillsammans med det nya körkortskravet på EU-moped komma att bidra till ytterligare minskad dödlighet bland mopedister. Det är också dessa mopedungdomar man vill nå med den nya körkortsutbildningen.²⁶ Vi såg dock i avsnittets inledning att de flesta som omkommer på moped är betydligt äldre än så kallade mopedungdomar. Under 2009 var 5 av 11 omkomna mopedister 17 år eller yngre. Underlaget är för litet för att ännu kunna säga något om hur körkortskravet för snabbare mopeder fallit ut.

²⁵ Befolkning och prognoser för åldersklasser finns i SCB:s statistiska databas, www.scb.se.

²⁶ Äldre personer kan få sina gamla förarbevis omvandlade till körkort med behörighet AM. Utbytet ska ske senast under 2012. Se vidare Transportstyrelsens hemsida för regler för körkort, www.transportstyrelsen.se.



Figur 3.26: Antal omkomna mopedister (vänster y-axel) och antal svårt skadade mopedister (höger y-axel) enligt den officiella statistiken. Åren 1960–2010.

3.12 Alkohol och rattfylleri

Det har ända sedan 1920-talet (se avsnitt 2.2) varit straffbart att vara onykter och framföra motordrivna fordon. Idag regleras gränserna för rattfylleri och grovt rattfylleri i Trafikbrottslagen.²⁷ 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*.²⁸

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).²⁹

Polisens mest synliga åtgärd mot rattfylleriet är kontroller med alkoholutandningsprov längs vägarna, vid rapporterat misstänkt rattfylleri eller som rutinkontroll. Polisen numera instruerade att utföra alkoholutandningsprov

²⁷ SFS 1951:649.

²⁸ 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).

²⁹ 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", SIKAs Statistik 2008:27, kapitel 3.5.

med alla motorfordonsförare inblandade i vägtrafikolyckor, oavsett om misstanke finns eller ej. Polisen (poliser och bilinspektörer), tullpersonal och personal hos Kustbevakningen har rätt att utföra alkoholutandningsprov på väg. Under en försöksperiod från 2010 till 2013-07-01 har även trafiknykterhetskontrollanter i hamnar (väktare-ordningsvakter utbildade av polisen) rätt att ta alkoholutandningsprov. Detta ska dock ske under ledning av polis.³⁰

För personer som omkommer i vägtrafiken och som obduceras finns hos Rättsmedicinalverket (RMV) uppgift om alkoholhalt i blodet vid obduktionen.³¹ För de allra flesta som obduceras testas alkoholhalt i blodet (även mycket unga personer). 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.³²

Officiell statistik finns över alkoholhalt i blodet för olika grupper av dödade förare åren 2006-2010 (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 2010 dödades 165 motorfordonsförare. Uppgift om alkoholhalt i blodet saknas för 21 personer eller 13 procent av förarna. Av samtliga omkomna förare 2010 hade åtminstone³³ 22 personer eller 13 procent en mängd alkohol som klassificeras som rattfylleri eller grovt rattfylleri. 21 av 22 rattfulla personer hade den högre mängden alkohol i blodet, det vill säga grovt rattfylleri. I Figur 3.27 visas procent av förare som haft 0,20 promille alkohol eller mer i blodet (rattfylleri) respektive 1,0 promille eller mer (grovt rattfylleri). Samtliga omkomna med otillåten mängd alkohol i blodet under 2010 var män.

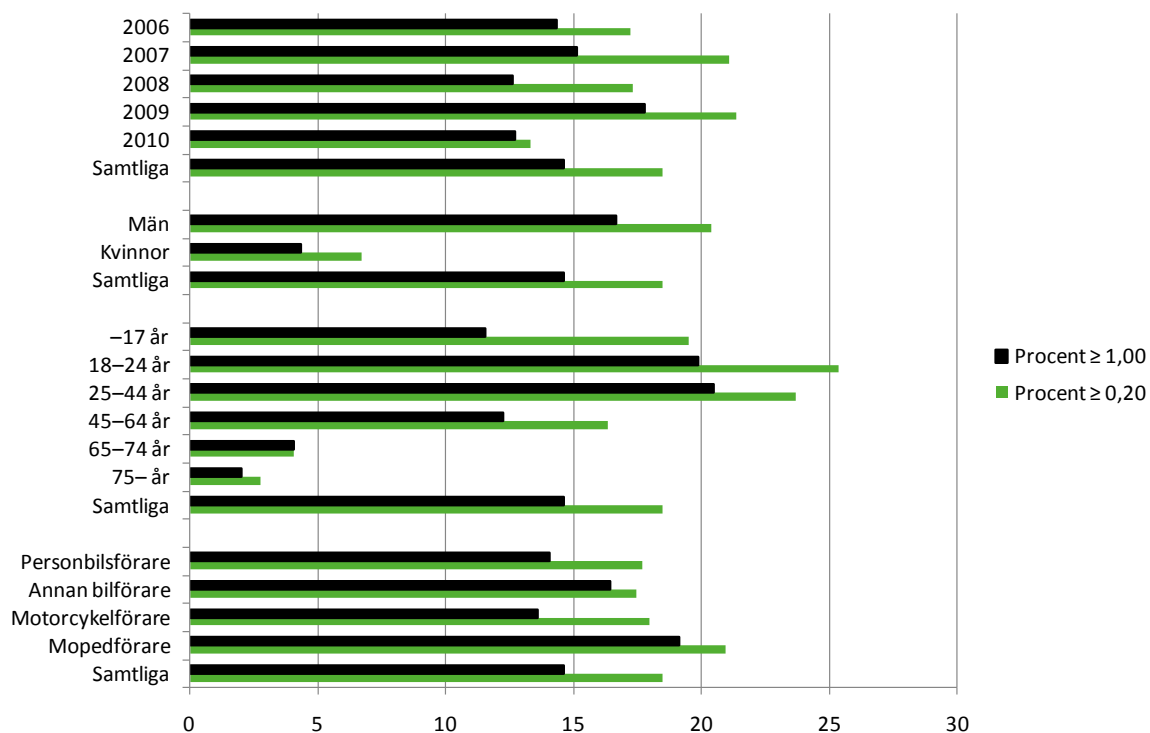
Andelen rattfulla är högst i åldersgrupperna 18-44 år. Underlaget är litet men möjligen finns en tendens till minskat rattfylleri under åren som visas. Värt att notera är att det bland de dödade förarna är betydligt fler grovt rattfulla än "bara" rattfulla, det vill säga majoriteten av de rattfulla hade 1,0 promille eller mer alkohol i blodet. Hela 79 procent av samtliga rattfulla under perioden 2006-2010 var *grovt* rattfulla och under 2010 som sagts ovan, var hela 21 av 22 rattfulla förare *grovt* rattfulla.

³⁰ www.polisen.se

³¹ Informationen i avsnittet baseras till viss del på information från direktkontakt med RMV.

³² 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).

³³ 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.



Figur 3.27: Andel (%) av vägtrafikdödade förare med $\geq 0,20$ respektive $\geq 1,00$ promille alkohol i blodet. Samtliga åren 2006-2010 samt per kön, ålder och fordonsslag i genomsnitt för åren 2006-2010.

Källa: Rättsmedicinalverket (se vidare avsnitt 5.5).

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, cyklister eller fotgängare vore onyktra.³⁴

³⁴ Öppna möjligheter med alkoholås – Slutbetänkande av Alkolåsutredningen, SOU 2006:72.

4 Avslutande kommentarer

Antal dödade i vägtrafiken var under året 2010 så lågt som 283 personer, lägre än något år efter andra världskriget. För 2011 är det i skrivande stund 113 personer som omkommit under januari–maj. Om de första fem månaderna 2011 har samma andel av hela årets omkomna som varit fallet under det senaste decenniet, slutar antal omkomna på 327 fall för hela 2011 (inklusive självmord). Det är fler än 2010 års 283 men färre än 2009 års 358 omkomna.

Antal omkomna och svårt skadade mopedister har enligt den officiella statistiken minskat stadigt över en längre period och så även 2010. Åtta mopedister omkom under 2010 och det är den lägsta siffran på flera år. Körkort för de snabbare så kallade EU-mopederna krävdes under hela 2010. Det påverkar dock bara de unga eftersom de tidigare förarbevisen automatiskt omvandlas till körkort. Antal EU-mopeder i trafik minskade 2010 vilket också antal nyregistrerade EU-mopeder gjorde. Åldersgruppen 15–17 år minskade också, i både antal och som andel av befolkningen. Faktum är att gruppen 15–17 år kommer att minska varje år till och med 2014, både i antal och som andel av befolkningen, enligt befolkningsprognoser. Detta tillsammans med det nya körkortskravet kan hjälpa till att få bort riskfyllda mopeder från vägarna. Faktum kvarstår dock att av dem som omkommit i vägtrafiken som mopedister senaste decenniet var hela 55 procent 18 år och äldre, många betydligt äldre. Det är ännu för tidigt att uttala sig om i vilken utsträckning den nya körkortslagen för EU-mopeder ökat trafiksäkerheten

5 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.

5.1 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 ungefär 90 procent av landets sjukhus med akutmottagningar var anslutna till STRADA år 2010. 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.

5.2 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.

5.3 Definitioner och begrepp

Vägtrafikolycka Olycka som inträffat i trafik på väg, vari deltagit minst ett fordon i rörelse och som medfört personskada.

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 eller gående varit enda delaktiga trafikelement räknas alltså inte som en vägtrafikolycka.

Ett självmord eller ett mord är ingen olycka utan de syftar till att ta livet av sig själv eller annan person. Om andra trafikanter omkommer eller skadas i sådana händelser inkluderas de bland de dödade respektive skadade och händelsen ingår i definitionen på vägtrafikolycka.

Olycka Oönskad eller oavsiktlig plötslig händelse, eller rad av händelser, som leder till skador.

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

En dödad person exkluderas om den statistikansvariga myndigheten klassificerar dödsfallet som ett självmord eller ett mord, det vill säga en handling med avsikt att skada sig själv eller annan person och som lett till döden.

I statistiken över antal dödade 1994 – 2002 ingår även omkomna som enligt polisen *kan ha* avlidit av någon sjukdom³⁵ 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. Slutligen från och med 2010 exkluderas även självmordsfallen. Vad antal dödade i vägtrafiken inkluderar olika år framgår av tabellbilagans Tabell 0.0.

Tabell 1 visas antal som avlidit på grund av någon sjukdom samt antal som avlidit på grund av självmord och haft avskedsbrev (Självmord 1). Från och med 2010 särredovisas i den officiella statistiken självmord enligt bedömning av en expertgrupp (Självmord 2).

Tabell 1: Antal av trafikdödade som avlidit av sjukdom eller självmord med avskedsbrev. Åren 1994-2010.

	Sjukdom <i>Illness</i>	Självmord 1 <i>Suicide 1</i>	Självmord 2 <i>Suicide 2</i>
1994	44	1	..
1995	41	2	..
1996	29	4	..
1997	34	4	..
1998	39	8	..
1999	44	10	..
2000	27	6	..
2001	32	4	..
2002	28	5	..
2003	34	4	..
2004	29	2	..
2005	36	5	..
2006	28	6	..
2007	41	3	..
2008	35	3	..
2009	39	4	..
2010	40	..	17

Anm: Till och med år 2002 inkluderas sjukdomsfall i den officiella statistiken, Från och med 2003 exkluderas sjukdomsfall. Självmord exkluderas från och med 2010. Se översikt i Tabell 0.0, Bilaga 2.

³⁵ 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.

Expertgruppen använder flera informationskällor, främst Trafikverkets djupstudier, polisrapporter, information från Rättsmedicinalverket samt kontakter med sjukvård och anhöriga.³⁶ För att bedömas som självmord av expertgruppen krävs *alltid* ett misstänkt händelseförlopp för olyckan. Detta ska vara i kombination med andra omständigheter enligt ett av de två alternativen nedan.

1. *Avskedstagande via brev, telefon eller annat jämförbart sätt och misstänkt händelseförlopp*
2. *Misstänkt händelseförlopp i kombination med*
 - a. *tidigare kända självmordsförsök i närtid*
 - b. *indirekt suicidal kommunikation i närtid, exempelvis bortskänkande av tillhörigheter, skrivande av testamente, betalande av hyra för lång tid framöver eller motsvarande*
 - c. *uttalade självmordtankar och livsleda i närtid*
 - d. *pågående långvarig depression*
 - e. *föregående svår emotionell händelse i närtid*

Svårt skadad och lindrigt 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.

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 bidra 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.

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

³⁶ Expertgruppens arbete beskrivs i PM:en *Kriterier och klassifikationsskala för suicidklassning av dödsfall i transportsystemet. Suicidklassning av 2008 och 2009 års dödsfall i vägtrafiken* (Trafikverket, 2011-03-14).

Olyckstypklassificeringen

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

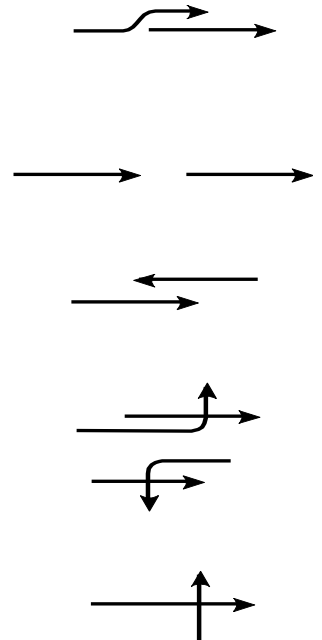
Singel (motorfordon utan annat motorfordon som motpart)

Till denna grupp förs samtliga olyckor där endast *ett* motorfordon i rörelse varit inblandat i kollisionen. Ett uppställt fordon, ett mötande fordon eller ett djur 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).

5.4 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 5.3). 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 5.3 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 körkortsregistret. 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.

5.5 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 korrigeringsfaktor om 1,46 används eftersom åren 2005–2006 var samtliga i Sveriges befolkning 75 år och äldre ungefär 1,46 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 figureerna i denna rapport visar. En beskrivning av resvaneundersökningen finns i rapporten *RES 2005–2006 Den nationella resvaneundersökningen* (SIKA Statistik 2007:19).

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	56 Tidpunkt för olyckan	År	Mån	Dag	KI	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 Sklas, på vilken anges gatu- och vägnamn, vägbredd, åtföljd av bokstav A resp B enl. avsnitt B nedan. Vid inritet fordon anges fordonsslag (pb, lb, etc) ett trafikelsmannt- (vägtrafikant-) nummer 1, 2, 3 osv, vilket nr skall vara identiskt med det nr vederbörande vägtrafikant åsatts i trafikmålsanteckningar (RPS 411 20)										
										Notera!
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 Vädertecksförhållanden	67 Trafikmiljö
			Huvudled 1 Ej huvudled 2			Upphållsväder 1 Dis/dimma 2 Regn 3 Snöblandat regn 4 Snöfall 5	Tättbebyggt område 1 Ej tätbebyggt område 2
60 Högsta tillåtna hastighet			65 Trafikreglering*)			66 Väglag	68 Ljusförhållanden
			Förb mot v-sväng 1 Stopplikt 2 Väjningsplikt 3			Vägbanan torr 1 Vägbanan våtfuktig 2 Tjock is/packad snö 3 Tunn is (vägb synlig) 4 Lös snö/snömodd 5	Dagsljus 1 Mörker 2 Gryning/skymning 3
61 Vägtyp			64 Trafiksignal*)				Om 68:2 eller 3 förkryssats
Motorväg 1 Motortrafikled 2 Annan allm väg 3 Gata 4 Enskild väg 5 Övr väg, torg etc 6			I funktion 1 Ur funktion 2 Gult blinkande 3 Saknas 4				69 Gatu-/vägbelysning
							Väg A 1 Väg B 2 Saknas 3

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

Polismyndigheten / kopia till Vv / försäkringsbolag

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

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 5.

Tabellförteckning

List of tables

<u>Tabell 0.0</u>	<u>Sammanfattning av den officiella statistiken över antal dödade i vägtrafiken.</u>	<u>Table 0.0:</u>	<u>Summary of the number of killed in road traffic accidents according to official statistics.</u>
<u>Tabell 1.1</u>	<u>Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, kön och län. År 2010.</u>	<u>Table 1.1:</u>	<u>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 2010.</u>
<u>Tabell 1.2</u>	<u>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 2010.</u>	<u>Table 1.2:</u>	<u>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 2010.</u>
<u>Tabell 1.3</u>	<u>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 2010.</u>	<u>Table 1.3:</u>	<u>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 2010.</u>
<u>Tabell 1.4</u>	<u>Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer fördelade efter de inblandade trafikelementen. År 2010.</u>	<u>Table 1.4:</u>	<u>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 2010.</u>
<u>Tabell 1.5</u>	<u>Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada, och därvid dödade och ochsvårt skadade personer efter hastighet och vägtyp. År 2010.</u>	<u>Table 1.5:</u>	<u>Road traffic accidents with fatal or severe personal injury reported by the police including persons killed and severely injured, by speed limit and type of road. Year 2010.</u>
<u>Tabell 2.1</u>	<u>Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och län/storstad. År 2010.</u>	<u>Table 2.1:</u>	<u>Persons killed in road traffic accidents reported by the police by traffic elements involved, type of accident and county/city. Year 2010.</u>
<u>Tabell 2.2</u>	<u>Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och månad, veckodag och tid på dygnet. År 2010.</u>	<u>Table 2.2:</u>	<u>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 2010.</u>

<u>Tabell 2.3</u>	<u>Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, område, väder, vägslag och ljusförhållande. År 2010.</u>	<u>Table 2.3:</u>	<u>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 2010.</u>
<u>Tabell 2.4</u>	<u>Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och trafikantgrupp. År 2010.</u>	<u>Table 2.4:</u>	<u>Persons killed in road traffic accidents reported by the police by traffic elements involved, type of accident and road user. Year 2010.</u>
<u>Tabell 3.1</u>	<u>Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och län/storstad. År 2010.</u>	<u>Table 3.1:</u>	<u>Persons killed in road traffic accidents reported by the police, by group of road users and county/city. Year 2010.</u>
<u>Tabell 3.2</u>	<u>Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och månad, veckodag respektive tid på dygnet. År 2010.</u>	<u>Table 3.2:</u>	<u>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 2010.</u>
<u>Tabell 3.3</u>	<u>Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, område, väder, vägslag och ljusförhållande. År 2010.</u>	<u>Table 3.3:</u>	<u>Persons killed in road traffic accidents reported by the police bygroup of road users and traffic environment, road type, speed limit, type of area, weather, road condition and light conditions. Year 2010.</u>
<u>Tabell 4.1</u>	<u>Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2010.</u>	<u>Table 4.1:</u>	<u>Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age and county/city. Year 2010.</u>
<u>Tabell 4.2</u>	<u>Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2010.</u>	<u>Table 4.2:</u>	<u>Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age, group of road users and sex. Year 2010.</u>
<u>Tabell 5.1</u>	<u>Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter veckodag, månad och klockslag. År 2010.</u>	<u>Table 5.1:</u>	<u>Persons killed in road traffic accidents reported by the police by day of the week, month and hour. Year 2010.</u>
<u>Tabell 5.2</u>	<u>Dödade och svårt skadade personer samt antal trafikelement vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig eller svår personskada efter trafikmiljö och trafikelement. År 2010.</u>	<u>Table 5.2:</u>	<u>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 2010.</u>
<u>Tabell 5.3</u>	<u>Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt. År 2010.</u>	<u>Table 5.3:</u>	<u>Drivers of vehicles killed in road traffic accidents reported by the police by blood alcohol concentration. Year 2010.</u>
<u>Tabell 5.4</u>	<u>Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt samt andel med otillåten mängd alkohol i blodet. Åren 2006-2010.</u>	<u>Table 5.4:</u>	<u>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 2006-2010.</u>

<u>Tabell 6.1</u>	<u>Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång, svår och lindrig personskada och därvid dödade, svårt och lindrigt skadade personer efter skadeföljd. Åren 1960–2010.</u>	<u>Table 6.1:</u>	<u>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. Years 1960–2010.</u>
<u>Tabell 6.2</u>	<u>Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960–2010.</u>	<u>Table 6.2:</u>	<u>Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users. Years 1960–2010.</u>
<u>Tabell 6.3</u>	<u>Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor, per län/storstad. Åren 1985 – 2010.</u>	<u>Table 6.3:</u>	<u>Persons killed in road traffic accidents reported by the police, by county/city. Years 1985 – 2010.</u>
<u>Tabell 6.4</u>	<u>Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor, antal dödade per 100 000 invånare och per län/storstad. Åren 1985–2010.</u>	<u>Table 6.4:</u>	<u>Persons killed in road traffic accidents reported by the police, persons killed per 100 000 inhabitants and by county/city. Years 1985–2010.</u>
<u>Tabell 6.5</u>	<u>Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter kön, årstid, del av vecka och del av dygn. År 1985–2010.</u>	<u>Table 6.5:</u>	<u>Persons killed in road traffic accidents reported by the police by sex, time of year, time of week and time of day. Years 1985–2010.</u>
<u>Tabell 6.6</u>	<u>Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter åldersgrupp samt risk uttryckt som antal dödade per 100 000 invånare i samma grupp. Åren 1985 – 2010.</u>	<u>Table 6.6:</u>	<u>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 – 2010.</u>
<u>Tabell 7.1</u>	<u>Dödade personer i vägtrafikolyckor inom EU 27. Åren 1991–2009 samt utveckling 2000–2009.</u>	<u>Table 7.1:</u>	<u>Persons killed in road traffic accidents in EU 27. Years 1991–2009 and development 2000–2009.</u>
<u>Tabell 7.2</u>	<u>Dödade personer i vägtrafikolyckor per miljon invånare inom EU 27. Åren 1991 – 2010.</u>	<u>Table 7.2:</u>	<u>Persons killed in road traffic accidents per million inhabitants in EU 27. Years 1991 – 2010.</u>
<u>Tabell 7.3</u>	<u>Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor samt antal per 100 000 invånare, per land i Norden. Åren 1950 – 2010.</u>	<u>Table 7.3:</u>	<u>Persons killed in road traffic accidents reported by the police and number per 100 000 inhabitants, in the Nordic countries. Years 1950 – 2010.</u>

Tabell 0.0: Sammanfattning av den officiella statistiken över antal dödade i vägtrafiken.
 Table 0.0: Summary of the number of killed in road traffic accidents according to official statistics.

Ar	Dödade i regelrätta olyckor	Sjukdoms- fall	Själv mord	Olyckor + själv mord	Officiell statistik	Innehåll i officiell statistik
Year	<i>Killed in involuntary accidents</i>	<i>Cases of illness</i>	<i>Suicides</i>	<i>Accidents + suicides</i>	<i>Official statistics</i>	
1960	1 036	..	..	..	1 036	Dödade i regelrätta olyckor
1961	1 083	..	..	..	1 083	Dödade i regelrätta olyckor
1962	1 123	..	..	..	1 123	Dödade i regelrätta olyckor
1963	1 217	..	..	..	1 217	Dödade i regelrätta olyckor
1964	1 308	..	..	..	1 308	Dödade i regelrätta olyckor
1965	1 313	..	..	..	1 313	Dödade i regelrätta olyckor
1966	1 313	..	..	..	1 313	Dödade i regelrätta olyckor
1967	1 077	..	..	..	1 077	Dödade i regelrätta olyckor
1968	1 262	..	..	..	1 262	Dödade i regelrätta olyckor
1969	1 275	..	..	..	1 275	Dödade i regelrätta olyckor
1970	1 307	..	..	..	1 307	Dödade i regelrätta olyckor
1971	1 213	..	..	..	1 213	Dödade i regelrätta olyckor
1972	1 194	..	..	..	1 194	Dödade i regelrätta olyckor
1973	1 177	..	..	..	1 177	Dödade i regelrätta olyckor
1974	1 197	..	..	..	1 197	Dödade i regelrätta olyckor
1975	1 172	..	..	..	1 172	Dödade i regelrätta olyckor
1976	1 168	..	..	..	1 168	Dödade i regelrätta olyckor
1977	1 031	..	..	..	1 031	Dödade i regelrätta olyckor
1978	1 034	..	..	..	1 034	Dödade i regelrätta olyckor
1979	926	..	..	..	926	Dödade i regelrätta olyckor
1980	848	..	..	..	848	Dödade i regelrätta olyckor
1981	784	..	..	..	784	Dödade i regelrätta olyckor
1982	758	..	..	..	758	Dödade i regelrätta olyckor
1983	779	..	..	..	779	Dödade i regelrätta olyckor
1984	801	..	..	..	801	Dödade i regelrätta olyckor
1985	808	..	..	..	808	Dödade i regelrätta olyckor
1986	844	..	..	..	844	Dödade i regelrätta olyckor
1987	787	..	..	..	787	Dödade i regelrätta olyckor
1988	813	..	..	..	813	Dödade i regelrätta olyckor
1989	904	..	..	..	904	Dödade i regelrätta olyckor
1990	772	..	..	..	772	Dödade i regelrätta olyckor
1991	745	..	..	..	745	Dödade i regelrätta olyckor
1992	759	..	..	..	759	Dödade i regelrätta olyckor
1993	632	..	..	..	632	Dödade i regelrätta olyckor
1994	..	44	..	545	589	Olyckor + sjukdom + självmord
1995	..	41	..	531	572	Olyckor + sjukdom + självmord
1996	..	29	..	508	537	Olyckor + sjukdom + självmord
1997	..	34	..	507	541	Olyckor + sjukdom + självmord
1998	..	39	..	492	531	Olyckor + sjukdom + självmord
1999	..	44	..	536	580	Olyckor + sjukdom + självmord
2000	..	27	..	564	591	Olyckor + sjukdom + självmord
2001	..	32	..	551	583	Olyckor + sjukdom + självmord
2002	..	28	..	532	560	Olyckor + sjukdom + självmord
2003	..	34	..	529	529	Olyckor + självmord
2004	..	29	..	480	480	Olyckor + självmord
2005	..	36	..	440	440	Olyckor + självmord
2006	..	28	..	445	445	Olyckor + självmord
2007	..	41	..	471	471	Olyckor + självmord
2008	..	35	..	397	397	Olyckor + självmord
2009	..	39	..	358	358	Olyckor + självmord
2010	266	40	17	283	266	Dödade i regelrätta olyckor

Tabell 1.1: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, kön och län. År 2010.



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 2010.

Län County	Olyckor Accidents		Skadade personer Injured persons									
	Summa Total	varav med of which with dödlig utgång fatalities	Summa		Summa				Summa			
			varav med of which with personskada personal injuries	svår severe	dödade killed		svårt skadade severely injured		svårt skadade severely injured		Okänd Unknown	
					Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown
Hela riket	2 574	249	2 325	3 154	266	199	67	-	2 888	1 743	1 126	19
Stockholms län	522	32	490	601	33	26	7	-	568	341	218	9
varav Stockholms kommun	228	12	216	257	12	8	4	-	245	140	102	3
Uppsala län	142	17	125	172	18	13	5	-	154	90	64	-
Södermanlands län	88	6	82	113	8	6	2	-	105	61	44	-
Östergötlands län	79	12	67	103	13	9	4	-	90	55	34	1
Jönköpings län	85	9	76	107	9	7	2	-	98	63	35	-
Kronobergs län	72	10	62	88	10	8	2	-	78	49	29	-
Kalmar län	56	6	50	68	6	4	2	-	62	34	25	3
Gotlands län	26	1	25	32	2	2	-	-	30	14	16	-
Blekinge län	40	1	39	50	3	3	-	-	47	30	17	-
Skåne län	321	33	288	394	34	28	6	-	360	203	154	3
varav Malmö kommun	45	1	44	52	1	-	1	-	51	30	21	-
Hallands län	92	9	83	114	9	6	3	-	105	58	47	-
Västra Götalands län	364	34	330	451	35	23	12	-	416	266	149	1
varav Göteborgs kommun	90	4	86	103	4	3	1	-	99	56	43	-
Värmlands län	72	14	58	90	16	9	7	-	74	46	28	-
Örebro län	44	4	40	47	4	4	-	-	43	25	18	-
Västmanlands län	74	5	69	94	5	3	2	-	89	55	34	-
Dalarnas län	107	14	93	133	15	10	5	-	118	79	38	1
Gävleborgs län	61	12	49	75	14	13	1	-	61	38	22	1
Västernorrlands län	116	8	108	154	8	7	1	-	146	75	71	-
Jämtlands län	55	9	46	70	9	8	1	-	61	39	22	-
Västerbottens län	85	5	80	107	5	4	1	-	102	65	37	-
Norrbottens län	73	8	65	91	10	6	4	-	81	57	24	-

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 2010.

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 2010.



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					svår severe											
Samtliga	2 574	249	2 325	3 154	266	199	67	-	2 888	1 743	1 126	19				
Januari	153	20	133	206	23	16	7	-	183	86	97	-				
Februari	125	8	117	153	8	6	2	-	145	67	74	4				
Mars	164	11	153	207	13	10	3	-	194	106	86	2				
April	207	15	192	250	15	13	2	-	235	142	92	1				
Maj	230	23	207	281	26	23	3	-	255	161	89	5				
Juni	289	28	261	350	30	21	9	-	320	213	105	2				
Juli	306	33	273	374	37	27	10	-	337	222	113	2				
Augusti	262	26	236	328	26	19	7	-	302	199	101	2				
September	220	27	193	249	28	21	7	-	221	148	73	-				
Oktober	236	22	214	274	22	18	4	-	252	159	93	-				
November	191	22	169	224	22	15	7	-	202	100	102	-				
December	191	14	177	258	16	10	6	-	242	140	101	1				
Måndag	368	34	334	436	34	26	8	-	402	222	173	7				
Tisdag	347	30	317	398	32	24	8	-	366	218	145	3				
Onsdag	359	38	321	423	38	24	14	-	385	234	151					
Torsdag	414	35	379	507	36	28	8	-	471	289	181	1				
Fredag	394	34	360	480	39	30	9	-	441	251	190					
Lördag	364	39	325	477	44	36	8	-	433	285	145	3				
Söndag	328	39	289	433	43	31	12	-	390	244	141	5				

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 2010.

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 2010.



Månad	Olyckor			Skadade personer									
Month	Accidents			Injured persons									
Dag	Summa	varav med		Summa	varav								
Day	Total	of which with		Total	of which								
Timme		dödlig utgång	personskada		dödade				svårt skadade				
Hour		fatalities	personal injuries		killed				severely injured				
			svår		Summa	Man	Kvinna	Okänd	Summa	Man	Kvinna	Okänd	
			severe		Total	Man	Woman	Unknown	Total	Man	Woman	Unknown	
00:00-01:59	100	8		92	124	8	6	2	-	116	95	21	-
02:00-03:59	75	10		65	100	12	8	4	-	88	60	27	1
04:00-05:59	69	8		61	88	8	6	2	-	80	64	15	1
06:00-07:59	194	16		178	226	16	12	4	-	210	119	90	1
08:00-09:59	186	11		175	214	12	11	1	-	202	105	96	1
10:00-11:59	237	24		213	278	24	20	4	-	254	159	93	2
12:00-13:59	326	37		289	387	40	26	14	-	347	186	160	1
14:00-15:59	388	35		353	520	40	25	15	-	480	277	200	3
16:00-17:59	407	31		376	500	31	21	10	-	469	273	189	7
18:00-19:59	274	28		246	344	29	25	4	-	315	183	130	2
20:00-21:59	164	17		147	189	18	15	3	-	171	112	59	-
22:00-23:59	133	23		110	162	27	23	4	-	135	96	39	-
Okänd tid	21	1		20	22	1	1	-	-	21	14	7	-

Tabell 1.3: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföjd, kön, trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, väder, väglag och ljusförhållande. År 2010.
 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 2010.



Väglag m.m. Road condition etc.	Olyckor Accidents		Skadade personer Injured persons									
	Summa Total	varav med of which with dödlig utgång fatalities	Summa		dödade killed				svårt skadade severely injured			
			personskada personal injuries svår severe	Total	Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	Summa Total	Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	
												varav	Man	Woman	Unknown
Samtliga	2 574	249	2 325	3 154	266	199	67	-	2 888	1 743	1 126	19
Trafikmiljö												
Tättbebyggt område	1 068	64	1 004	1 197	67	50	17	-	1 130	654	471	5
Ejtättbebyggt område	1 374	176	1 198	1 793	190	142	48	-	1 603	993	598	12
Uppgift saknas	132	9	123	164	9	7	2	-	155	96	57	2
Vägtyp												
Motorväg	212	21	191	285	24	21	3	-	261	141	117	3
Motortrafikled	93	8	85	122	9	7	2	-	113	69	43	1
Annan allmän väg	1 462	161	1 301	1 850	171	124	47	-	1 679	1 039	629	11
Gata	525	38	487	584	41	29	12	-	543	314	229	-
Enskild väg	28	5	23	32	5	4	1	-	27	17	10	-
Övrig väg, torg etc.	73	4	69	78	4	4	-	-	74	41	32	1
Uppgift saknas	181	12	169	203	12	10	2	-	191	122	66	3
Hastighetsbegränsning												
120 km/h	21	2	19	32	3	3	-	-	29	20	8	1
110 km/h	128	10	118	167	10	9	1	-	157	76	79	2
100 km/h	62	6	56	81	7	5	2	-	74	35	39	-
90 km/h	286	57	229	407	63	47	16	-	344	222	121	1
80 km/h	157	27	130	211	29	21	8	-	182	113	68	1
70 km/h	618	60	558	793	62	45	17	-	731	449	276	6
60 km/h	18	1	17	22	2	2	-	-	20	15	5	-
50 km/h	721	40	681	804	42	28	14	-	762	450	311	1
40 km/h	18	2	16	19	2	2	-	-	17	11	6	-
30 km/h	74	5	69	80	7	7	-	-	73	42	31	-
Uppgift saknas	471	39	432	538	39	30	9	-	499	310	182	7
Område												
Sträcka	1 729	191	1 538	2 156	206	155	51	-	1 950	1 189	745	16
Korsning	665	48	617	800	50	35	15	-	750	446	301	3
Trafikplats	17	2	15	21	2	2	-	-	19	11	8	-
Rondell	56	-	56	62	-	-	-	-	62	37	25	-
Uppgift saknas	107	8	99	115	8	7	1	-	107	60	47	-
Väder												
Upppehållsväder	2 025	199	1 826	2 464	212	158	54	-	2 252	1 370	866	16
Dis/dimma	45	10	35	62	11	9	2	-	51	28	23	-
Regn	151	13	138	205	15	9	6	-	190	123	67	-
Snöfall el. snöblandat regn	172	14	158	227	15	12	3	-	212	109	103	-
Uppgift saknas	181	13	166	196	13	11	2	-	183	113	67	3
Väglag där vägbanan												
Torr	1 398	152	1 246	1 666	161	126	35	-	1 505	968	530	7
Våt/fuktig	428	40	388	553	43	30	13	-	510	291	214	5
Is/snö	573	45	528	743	49	34	15	-	694	368	321	5
- varav tjock is/packad snö	204	15	189	257	17	14	3	-	240	121	118	1
- varav tunn is (synlig väg)	209	17	192	262	18	11	7	-	244	131	112	1
- varav lös snö/snömodd	160	13	147	224	14	9	5	-	210	116	91	3
Uppgift saknas	175	12	163	192	13	9	4	-	179	116	61	2
Ljusförhållande												
Dagsljus	1 690	158	1 532	2 045	167	121	46	-	1 878	1 099	768	11
Mörker	558	70	488	710	74	59	15	-	636	406	226	4
- varav tänd belysning	256	18	238	309	18	15	3	-	291	193	97	1
Gryning/skymning	199	15	184	254	19	14	5	-	235	154	79	2
- varav tänd belysning	37	-	37	42	-	-	-	-	42	20	22	-
Uppgift saknas	127	6	121	145	6	5	1	-	139	84	53	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 2010.

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 2010.



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		svårt skadade severely injured		Okänd Unknown	
				Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown		
Samtliga	2 574	249	2 325	3 154	266	199	67	-	2 888	1 743	1 126	19	
Personbil singel	882	81	801	1 124	92	71	21	-	1 032	605	419	8	
Lastbil singel	109	13	96	120	13	10	3	-	107	77	29	1	
Buss singel	27	5	22	37	5	4	1	-	32	17	15	-	
Motorcykel singel	163	21	142	172	21	18	3	-	151	134	16	1	
Moped singel	61	5	56	62	5	5	-	-	57	41	15	1	
Cykel singel	73	4	69	73	4	1	3	-	69	38	30	1	
Traktor singel	11	-	11	13	-	-	-	-	13	9	4	-	
Övrig singel	51	7	44	54	7	4	3	-	47	28	19	-	
Personbil – personbil	383	24	359	579	27	16	11	-	552	277	272	3	
Personbil – lastbil	136	25	111	178	25	20	5	-	153	84	68	1	
Personbil – buss	25	5	20	42	7	4	3	-	35	18	17	-	
Personbil – motorcykel	81	12	69	91	13	12	1	-	78	71	7	-	
Personbil – moped	71	1	70	80	1	1	-	-	79	57	22	-	
Personbil – cykel	134	11	123	137	11	6	5	-	126	77	48	1	
Personbil – gående	138	8	130	140	8	4	4	-	132	58	73	1	
Personbil – djur	25	3	22	35	3	3	-	-	32	21	11	-	
Personbil – traktor	5	-	5	6	-	-	-	-	6	4	2	-	
Personbil – övrigt	11	1	10	12	1	1	-	-	11	6	5	-	
Lastbil – lastbil	16	2	14	20	2	2	-	-	18	17	1	-	
Lastbil – buss	1	1	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	
Lastbil – motorcykel	11	1	10	11	1	1	-	-	10	10	-	-	
Lastbil – moped	6	1	5	6	1	1	-	-	5	5	-	-	
Lastbil – cykel	16	3	13	17	3	2	1	-	14	8	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 2010.

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 2010.



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	Okänd Unknown		
			svår severe												
Lastbil – gående	18	4	14	18	4	3	1	-	14	9	4	1			
Lastbil – djur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Lastbil – traktor	1	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-			
Lastbil – övrigt	5	1	4	6	1	1	-	-	5	4	1	-			
Buss – buss	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Buss – motorcykel	4	-	4	4	-	-	-	-	4	4	-	-			
Buss – moped	1	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-			
Buss – cykel	4	1	3	4	1	1	-	-	3	2	1	-			
Buss – gående	16	1	15	16	1	-	1	-	15	7	8	-			
Buss – djur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Buss – traktor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Buss – övrigt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Motorcykel – motorcykel	9	1	8	10	1	-	1	-	9	8	1	-			
Motorcykel – moped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Motorcykel – cykel	4	-	4	4	-	-	-	-	4	4	-	-			
Motorcykel – gående	5	-	5	5	-	-	-	-	5	3	2	-			
Motorcykel – djur	8	1	7	9	1	1	-	-	8	7	1	-			
Motorcykel – traktor	2	1	1	2	1	1	-	-	1	1	-	-			
Motorcykel – övrigt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Moped – moped	7	-	7	7	-	-	-	-	7	5	2	-			
Moped – cykel	7	-	7	7	-	-	-	-	7	4	3	-			
Moped – gående	6	-	6	6	-	-	-	-	6	4	2	-			
Moped – djur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Moped – traktor	1	1	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-			
Moped – övrigt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

Tabell 1.4: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer fördelade efter de inblandade trafikelementen. År 2010.

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 2010.



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>										
			svår <i>severe</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>				
Cykel – cykel	16	-	-	16	18	-	-	-	-	18	10	8	-		
Cykel – gående	14	2	-	12	15	2	2	-	-	13	4	9	-		
Cykel – djur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Cykel – traktor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Cykel – övrigt	2	-	-	2	2	-	-	-	-	2	-	2	-		
Gående – traktor	1	1	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-		
Gående – övrigt	5	1	-	4	3	-	-	-	-	3	1	2	-		
Traktor – djur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Traktor – traktor	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-		
Traktor – övrigt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Övrigt – djur	-	-	-	-	3	1	1	-	-	2	1	1	-		
Övrigt – övrigt	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

Tabell 1.5: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada, och därvid dödade och också skadade personer efter hastighet och vägtyp. År 2010.
 Table 1.5: Road traffic accidents with fatal or severe personal injury reported by the police including persons killed and severely injured, by speed limit and type of road. Year 2010.



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 fatailities	personskada personal injuries svår severe	Summa Total	varav dödade killed	skadade injured svårt severely	Dödade och Killed and	Dödade Killed
							Dödade och Killed and	Dödade Killed
Samtliga	2 574	249	2 325	3 154	266	2 888	123	10
Motorväg	212	21	191	285	24	261	134	11
Motortrafikled	93	8	85	122	9	113	131	10
Annan allmän väg	1 462	161	1 301	1 850	171	1 679	127	12
Gata	525	38	487	584	41	543	111	8
Enskild väg	28	5	23	32	5	27	114	18
Övrig väg/torg etc.	73	4	69	78	4	74	107	5
Uppgift saknas	181	12	169	203	12	191	112	7
Samtliga	2 574	249	2 325	3 154	266	2 888	123	10
120 km/h	21	2	19	32	3	29	152	14
110 km/h	128	10	118	167	10	157	130	8
100 km/h	62	6	56	81	7	74	131	11
90 km/h	286	57	229	407	63	344	142	22
80 km/h	157	27	130	211	29	182	134	18
70 km/h	618	60	558	793	62	731	128	10
60 km/h	18	1	17	22	2	20	122	11
30 km/h	74	5	69	80	7	73	108	9
Uppgift saknas	471	39	432	538	39	499	114	8
120 km/h	21	2	19	32	3	29	152	14
Motorväg	21	2	19	32	3	29	152	14
Motortrafikled	-	-	-	-	-	-	-	-
Annan allmän väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Gata	-	-	-	-	-	-	-	-
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	-	-	-	-	-	-	-	-
110 km/h	128	10	118	167	10	157	130	8
Motorväg	113	10	103	148	10	138	131	9
Motortrafikled	6	-	6	8	-	8	-	-
Annan allmän väg	9	-	9	11	-	11	-	-
Gata	-	-	-	-	-	-	-	-
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	-	-	-	-	-	-	-	-
100 km/h	62	6	56	81	7	74	131	11
Motorväg	12	2	10	15	3	12	125	25
Motortrafikled	15	1	14	19	1	18	127	7
Annan allmän väg	35	3	32	47	3	44	134	9
Gata	-	-	-	-	-	-	-	-
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	-	-	-	-	-	-	-	-
90 km/h	286	57	229	407	63	344	142	22
Motorväg	27	3	24	32	3	29	119	11
Motortrafikled	21	2	19	31	2	29	148	10
Annan allmän väg	235	52	183	341	58	283	145	25
Gata	1	-	1	1	-	1	-	-
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	2	-	2	2	-	2	-	-
80 km/h	157	27	130	211	29	182	134	18
Motorväg	6	1	5	8	2	6	-	-
Motortrafikled	4	2	2	4	2	2	-	-
Annan allmän väg	141	22	119	190	22	168	135	16
Gata	3	1	2	5	2	3	-	-
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	3	1	2	4	1	3	-	-
70 km/h	618	60	558	793	62	731	128	10
Motorväg	19	3	16	35	3	32	184	16
Motortrafikled	33	3	30	42	4	38	127	12
Annan allmän väg	506	48	458	641	49	592	127	10
Gata	21	3	18	28	3	25	133	14
Enskild väg	15	1	14	16	1	15	107	7
Övrig väg/torg etc.	4	-	4	5	-	5	-	-
Uppgift saknas	20	2	18	26	2	24	130	10
60 km/h	18	1	17	22	2	20	122	11
Motorväg	-	-	-	-	-	-	-	-
Motortrafikled	-	-	-	-	-	-	-	-
Annan allmän väg	14	1	13	17	2	15	121	14
Gata	2	-	2	3	-	3	-	-
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	2	-	2	2	-	2	-	-

Tabell 1.5: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada, och därvid dödade och ochsvårt skadade personer efter hastighet och vägtyp. År 2010.
 Table 1.5: Road traffic accidents with fatal or severe personal injury reported by the police including persons killed and severely injured, by speed limit and type of road. Year 2010.



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	2 574	249	2 325	3 154	266	2 888	123	10
50 km/h	721	40	681	804	42	762	112	6
Motorväg	3	-	3	3	-	3	-	-
Motortrafikled	11	-	11	13	-	13	118	0
Annan allmän väg	343	16	327	380	16	364	111	5
Gata	338	23	315	379	25	354	112	7
Enskild väg	2	1	1	2	1	1	-	-
Övrig väg/torg etc.	4	-	4	4	-	4	-	-
Uppgift saknas	20	-	20	23	-	23	115	0
40 km/h	18	2	16	19	2	17	106	11
Motorväg	-	-	-	-	-	-	-	-
Motortrafikled	-	-	-	-	-	-	-	-
Annan allmän väg	3	-	3	3	-	3	-	-
Gata	15	2	13	16	2	14	107	13
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	-	-	-	-	-	-	-	-
30 km/h	74	5	69	80	7	73	108	9
Motorväg	-	-	-	-	-	-	-	-
Motortrafikled	-	-	-	-	-	-	-	-
Annan allmän väg	21	1	20	25	3	22	119	14
Gata	48	3	45	50	3	47	104	6
Enskild väg	3	1	2	3	1	2	-	-
Övrig väg/torg etc.	2	-	2	2	-	2	-	-
Uppgift saknas	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	471	39	432	538	39	499	114	8
Motorväg	11	-	11	12	-	12	109	0
Motortrafikled	3	-	3	5	-	5	-	-
Annan allmän väg	155	18	137	195	18	177	126	12
Gata	97	6	91	102	6	96	105	6
Enskild väg	8	2	6	11	2	9	-	-
Övrig väg/torg etc.	63	4	59	67	4	63	106	6
Uppgift saknas	134	9	125	146	9	137	109	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 2010.
 Table 2.1: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by traffic elements involved, type of accident and county/city. Year 2010.



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	266	88	2	7	64	19	10	1	3	16	28	5	23
Stockholms län	33	13	-	1	4	1	2	-	-	2	5	-	5
varav Stockholm kommun	12	4	-	-	-	-	-	-	-	1	3	-	4
Uppsala län	18	4	-	1	7	-	-	-	-	4	1	-	1
Södermanlands län	8	7	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Östergötlands län	13	6	-	-	3	1	-	-	-	-	1	-	2
Jönköpings län	9	2	-	-	-	1	1	-	1	-	1	1	2
Kronobergs län	10	3	-	-	3	-	-	-	-	1	1	1	1
Kalmar län	6	-	-	-	1	-	1	1	-	-	-	1	2
Gotlands län	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Blekinge län	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skåne län	34	13	1	-	6	2	-	-	1	3	3	2	3
varav Malmö kommun	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Hallands län	9	2	1	1	4	-	-	-	-	-	-	-	1
Västra Götalands län	35	11	-	1	9	4	1	-	-	1	6	-	2
varav Göteborg kommun	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Värmlands län	16	1	-	1	7	1	1	-	1	1	3	-	-
Örebro län	4	-	-	-	-	2	-	-	-	1	1	-	-
Västmanlands län	5	1	-	1	2	-	-	-	-	-	1	-	-
Dalarnas län	15	5	-	-	2	4	1	-	-	2	-	-	1
Gävleborgs län	14	2	-	1	6	2	-	-	-	-	1	-	2
Västernorrlands län	8	3	-	-	1	-	2	-	-	-	2	-	-
Jämtlands län	9	5	-	-	1	-	1	-	-	-	2	-	-
Västerbottens län	5	1	-	-	2	1	-	-	-	1	-	-	-
Norrbottnens län	10	4	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	1

Tabell 2.2: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och månad, veckodag och tid på dygnet. År 2010.
 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 2010.



Månad Month	Dödade personer Persons killed												Övriga Other
	Summa Total	Motorfordon singel Motorvehicle single	Motorfordon – Motorfordon Motor vehicle – Motor vehicle						Motorfordon – Motor vehicle –				
Dag 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	266	88	2	7	64	19	10	1	3	16	28	5	23
Januari	23	7	-	1	10	-	-	-	-	1	3	-	1
Februari	8	-	-	-	2	-	1	-	-	-	2	-	3
Mars	13	5	-	-	3	2	-	-	-	1	1	-	1
April	15	5	-	1	5	-	1	-	-	2	-	1	-
Maj	26	12	-	-	6	4	1	-	1	1	-	-	1
Juni	30	9	-	1	2	4	1	1	1	5	1	1	4
Juli	37	14	-	1	11	3	1	-	-	1	2	-	4
Augusti	26	11	-	1	6	1	1	-	-	1	3	1	1
September	28	13	2	-	2	2	2	-	-	3	3	-	1
Oktober	22	7	-	1	3	-	1	-	1	1	4	2	2
November	22	4	-	1	6	-	-	-	-	-	8	-	3
December	16	1	-	-	8	3	1	-	-	-	1	-	2
Måndag	34	9	-	-	6	3	3	-	-	6	3	2	2
Tisdag	32	9	1	1	8	1	1	-	1	1	5	-	4
Onsdag	38	9	1	1	10	3	-	-	-	4	5	-	5
Torsdag	36	10	-	1	11	1	2	-	1	2	5	-	3
Fredag	39	16	-	1	7	7	1	-	-	-	3	-	4
Lördag	44	18	-	-	12	4	1	1	1	1	1	1	4
Söndag	43	17	-	3	10	-	2	-	-	2	6	2	1
00:00-01:59	8	4	-	-	2	-	-	-	-	-	2	-	-
02:00-03:59	12	4	-	-	2	2	-	-	-	-	3	1	-
04:00-05:59	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
06:00-07:59	16	8	-	-	4	1	-	-	-	2	-	-	1
08:00-09:59	12	1	-	1	7	-	-	-	-	-	1	-	2
10:00-11:59	24	4	-	1	9	2	1	-	1	-	3	1	2
12:00-13:59	40	9	-	1	10	3	5	-	-	3	3	-	6
14:00-15:59	40	5	1	2	14	5	2	-	-	2	5	-	4
16:00-17:59	31	8	-	1	4	2	-	-	2	6	6	-	2
18:00-19:59	29	8	1	1	7	2	-	-	-	2	4	1	3
20:00-21:59	18	10	-	-	3	1	2	-	-	1	-	-	1
22:00-23:59	27	19	-	-	2	1	-	1	-	-	1	2	1
Okänd tid	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

Tabell 2.3: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, område, väder, väglag och ljusförhållande. År 2010.
 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 2010.



Län County	Dödade personer Persons killed												
	Summa Total	Motorfordon singel Motorvehicle single	Motorfordon – Motorfordon Motor vehicle – Motor vehicle				Motorfordon – Motor vehicle –						Övriga Other
			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	266	88	2	7	64	19	10	1	3	16	28	5	23
Trafikmiljö													
Tättbebyggt område	67	20	-	1	4	8	1	-	-	8	19	-	6
Ej tättbebyggt område	190	67	2	6	59	10	9	1	3	8	7	5	13
Uppgift saknas	9	1	-	-	1	1	-	-	-	-	2	-	4
Vägtyp													
Motorväg	24	18	1	1	2	-	-	-	-	-	1	1	-
Motortrafikled	9	4	-	-	3	1	-	-	-	-	-	1	-
Annan allmän väg	171	50	1	5	52	14	9	1	3	12	13	3	8
Gata	41	12	-	1	4	3	1	-	-	4	11	-	5
Enskild väg	5	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Övrig väg, torg etc.	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Uppgift saknas	12	-	-	-	3	1	-	-	-	-	2	-	6
Hastighetsbegränsning													
120 km/h	3	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
110 km/h	10	7	-	1	1	-	-	-	-	-	-	1	-
100 km/h	7	3	-	1	-	1	-	-	-	1	-	1	-
90 km/h	63	10	-	-	32	9	2	1	1	2	4	1	1
80 km/h	29	9	-	2	12	2	1	-	1	-	1	-	1
70 km/h	62	27	2	1	12	1	4	-	-	6	4	1	4
60 km/h	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
50 km/h	42	11	-	1	2	4	1	-	-	4	14	-	5
40 km/h	2	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
30 km/h	7	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	39	11	-	1	4	2	1	-	1	3	5	1	10
Område													
Sträcka	206	81	2	6	64	2	-	1	1	9	20	5	15
Korsning	50	5	-	1	-	17	10	-	2	7	4	-	4
Trafikplats	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Rondell	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	4
Väder													
Upphållsväder	212	78	2	5	47	14	9	1	3	14	20	3	16
Dis/dimma	11	2	-	1	4	1	-	-	-	-	1	2	-
Regn	15	5	-	-	5	2	-	-	-	1	2	-	-
Snöfall el. snöblandat regn	15	-	-	1	8	2	-	-	-	1	3	-	-
Uppgift saknas	13	3	-	-	-	-	1	-	-	-	2	-	7
Väglag där vägbanan													
Torr	161	63	2	5	28	12	8	1	3	14	11	4	10
Vätfuktig	43	14	-	1	11	4	-	-	-	1	9	1	2
Is/snö	49	7	-	1	25	3	2	-	-	1	5	-	5
- varav tjock is/packad snö	17	2	-	-	9	-	1	-	-	-	1	-	4
- varav tunn is (synlig väg)	18	3	-	1	10	1	1	-	-	-	1	-	1
- varav lös snö/snömodd	14	2	-	-	6	2	-	-	-	1	3	-	-
Uppgift saknas	13	4	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	6
Ljusförhållande													
Dagsljus	167	45	1	6	43	15	10	-	3	15	14	1	14
Mörker	74	34	-	1	14	2	-	-	-	1	13	4	5
- varav tänd belysning	18	5	-	-	3	-	-	-	-	-	7	1	2
Gryning/skymning	19	8	1	-	7	2	-	1	-	-	-	-	-
- varav tänd belysning	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	6	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	4

Tabell 2.4: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och trafikantgrupp. År 2010.
 Table 2.4: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by traffic elements involved, type of accident and road user. Year 2010.



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	266	88	2	7	64	19	10	1	3	16	28	5	23
Personbilsförare	109	33	1	3	46	10	9	-	-	-	-	4	3
Personbilspassagerare	42	25	-	1	12	4	-	-	-	-	-	-	-
Annan bilförare	13	8	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	2
Annan bilpassagerare	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Motorcykelförare	35	20	1	3	3	4	1	1	-	-	-	1	1
Motorcykelpassagerare	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-
Mopedister	8	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	5
Cyklister	21	-	-	-	-	-	-	-	-	16	-	-	5
Gående	31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27	-	4
Övriga och okända	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3

Tabell 3.1: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och län/storstad. År 2010.

Table 3.1: Persons killed in road traffic accidents reported by the police, by group of road users and county/city. Year 2010.



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	266	109	42	13	1	35	2	8	21	31	4
Stockholms län	33	8	3	3	1	6	-	2	4	6	-
varav Stockholms kommun	12	1	-	-	-	3	-	1	3	4	-
Uppsala län	18	7	1	1	-	3	-	-	4	2	-
Södermanlands län	8	2	4	-	-	2	-	-	-	-	-
Östergötlands län	13	3	2	3	-	3	1	-	-	1	-
Jönköpings län	9	3	1	1	-	-	-	2	1	1	-
Kronobergs län	10	5	1	-	-	1	-	-	2	1	-
Kalmar län	6	4	-	-	-	1	-	-	1	-	-
Gotlands län	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Blekinge län	3	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Skåne län	34	20	3	1	-	2	-	2	3	3	-
varav Malmö kommun	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Hallands län	9	6	2	-	-	1	-	-	-	-	-
Västra Götalands län	35	12	8	-	-	6	1	1	1	5	1
varav Göteborgs kommun	4	-	1	-	-	1	-	-	-	1	1
Värmlands län	16	7	3	-	-	1	-	1	1	3	-
Örebro län	4	2	-	-	-	-	-	-	1	1	-
Västmanlands län	5	3	1	-	-	-	-	-	-	1	-
Dalarnas län	15	6	2	1	-	2	-	-	2	-	2
Gävleborgs län	14	4	2	2	-	3	-	-	-	3	-
Västernorrlands län	8	4	1	-	-	1	-	-	-	2	-
Jämtlands län	9	4	1	1	-	1	-	-	-	2	-
Västerbottens län	5	3	-	-	-	1	-	-	1	-	-
Norrbottens län	10	5	3	-	-	1	-	-	-	-	1

Tabell 3.2: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och månad, veckodag respektive tid på dygnet. År 2010.
 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 2010.



Månad Month	Dödade personer Killed persons											Övriga och okända Others and unknown
	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		
Dag Day	Timme Hour											
Samtliga		266	109	42	13	1	35	2	8	21	31	4
Januari		23	9	6	3	-	-	-	-	1	4	-
Februari		8	3	-	-	-	-	-	-	-	2	3
Mars		13	6	4	-	-	-	-	-	1	2	-
April		15	7	1	3	-	2	-	-	2	-	-
Maj		26	10	5	1	1	6	-	1	2	-	-
Juni		30	11	5	-	-	4	1	3	5	1	-
Juli		37	15	7	-	-	8	-	1	4	2	-
Augusti		26	12	2	2	-	6	1	-	1	2	-
September		28	6	5	2	-	8	-	-	3	4	-
Oktober		22	12	1	1	-	1	-	2	1	4	-
November		22	11	-	-	-	-	-	-	1	9	1
December		16	7	6	1	-	-	-	1	-	1	-
Måndag		34	15	2	3	-	4	-	-	7	3	-
Tisdag		32	14	3	3	-	3	-	1	3	5	-
Onsdag		38	18	2	-	1	4	-	2	6	5	-
Torsdag		36	17	4	2	-	3	-	2	2	5	1
Fredag		39	13	11	4	-	4	1	-	-	5	1
Lördag		44	15	12	-	-	10	-	2	1	3	1
Söndag		43	17	8	1	-	7	1	1	2	5	1
00:00-01:59		8	3	-	2	-	-	1	-	-	1	1
02:00-03:59		12	5	3	-	-	1	-	-	-	3	-
04:00-05:59		8	4	1	1	-	2	-	-	-	-	-
06:00-07:59		16	7	2	1	-	4	-	-	2	-	-
08:00-09:59		12	8	1	1	-	-	-	-	1	1	-
10:00-11:59		24	11	3	1	-	3	-	1	-	5	-
12:00-13:59		40	16	7	2	-	5	-	1	5	3	1
14:00-15:59		40	15	8	1	1	5	-	2	3	5	-
16:00-17:59		31	5	2	2	-	6	1	2	7	6	-
18:00-19:59		29	11	6	-	-	3	-	1	2	6	-
20:00-21:59		18	10	3	1	-	2	-	-	1	-	1
22:00-23:59		27	14	6	1	-	4	-	-	-	1	1
Okänd tid		1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-

Tabell 3.3: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, område, väder, väglag och ljusförhållande. År 2010.
 Table 3.3: Persons killed in road traffic accidents reported by the police bygroup of road users and traffic environment, road type, speed limit, type of area, weather, road condition and light conditions. Year 2010.



Förhållanden Conditions	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	266	109	42	13	1	35	2	8	21	31	4
Trafikmiljö											
Tättbebyggt område	67	11	6	2	-	14	-	1	10	22	1
Ej tättbebyggt område	190	96	35	11	1	21	2	5	10	7	2
Uppgift saknas	9	2	1	-	-	-	-	2	1	2	1
Vägtyp											
Motorväg	24	7	9	3	-	4	-	-	-	1	-
Motortrafikled	9	3	2	1	-	3	-	-	-	-	-
Annan allmän väg	171	90	24	7	1	17	2	3	13	14	-
Gata	41	6	5	1	-	9	-	1	6	13	-
Enskild väg	5	1	1	-	-	-	-	1	1	-	1
Övrig väg, torg etc.	4	-	-	-	-	1	-	-	-	1	2
Uppgift saknas	12	2	1	1	-	1	-	3	1	2	1
Hastighetsbegränsning											
120 km/h	3	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-
110 km/h	10	4	4	1	-	1	-	-	-	-	-
100 km/h	7	3	3	-	-	-	-	-	1	-	-
90 km/h	63	37	11	2	-	6	-	1	2	4	-
80 km/h	29	18	5	2	-	1	1	1	-	1	-
70 km/h	62	25	9	5	1	9	-	1	7	4	1
60 km/h	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
50 km/h	42	8	3	1	-	8	-	1	5	16	-
40 km/h	2	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
30 km/h	7	1	2	-	-	2	-	1	1	-	-
Uppgift saknas	39	10	2	2	-	7	1	3	5	6	3
Område											
Sträcka	206	87	38	11	1	24	-	6	13	24	2
Korsning	50	21	4	-	-	9	2	2	8	3	1
Trafikplats	2	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-
Rondell	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	8	1	-	2	-	1	-	-	-	3	1

Tabell 3.3: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, område, väder, väglag och ljusförhållande. År 2010.
 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 2010.



Förhållanden Conditions	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	266	109	42	13	1	35	2	8	21	31	4
Väder											
Uppehållsväder	212	86	33	11	1	32	2	6	17	22	2
Dis/dimma	11	8	1	1	-	-	-	-	-	1	-
Regn	15	5	4	1	-	2	-	-	1	2	-
Snöfall el. snöblandat regn	15	7	4	-	-	-	-	-	1	3	-
Uppgift saknas	13	3	-	-	-	1	-	2	2	3	2
Väglag där vägbanan											
Torr	161	65	21	7	1	32	1	6	17	11	-
Vät/fuktig	43	17	9	4	-	2	-	-	1	10	-
Is/snö	49	26	10	2	-	-	-	-	1	7	3
- varav tjock is/packad snö	17	8	3	2	-	-	-	-	-	2	2
- varav tunn is (synlig väg)	18	13	3	-	-	-	-	-	-	2	-
- varav lös snö/snömodd	14	5	4	-	-	-	-	-	1	3	1
Uppgift saknas	13	1	2	-	-	1	1	2	2	3	1
Ljusförhållande											
Dagsljus	167	64	26	8	1	26	1	6	19	16	-
Mörker	74	33	12	5	-	5	1	-	1	14	3
- varav tänd belysning	18	5	2	1	-	1	-	-	-	9	-
Gryning/skymning	19	11	4	-	-	4	-	-	-	-	-
- varav tänd belysning	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	6	1	-	-	-	-	-	2	1	1	1

Tabell 4.1: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2010.

Table 4.1: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age and county/city. Year 2010.



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	266	1	1	2	2	2	2	2	7	15	31	35	30	32	40	28	36	-
Stockholms län	33	-	-	-	-	-	-	-	1	2	1	5	1	8	4	3	8	-
<i>varav Stockholm kommun</i>	12	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	-	2	2	1	4	-
Uppsala län	18	-	-	1	-	1	-	-	-	1	1	2	2	-	2	2	6	-
Södermanlands län	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	3	-	2	-	-	1	-
Östergötlands län	13	-	-	-	-	-	-	-	1	1	3	1	1	1	5	-	-	-
Jönköpings län	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	3	-	2	-	-
Kronobergs län	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	1	2	2	-	1	-
Kalmar län	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2	1	2	-
Gotlands län	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-
Blekinge län	3	-	-	-	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skåne län	34	-	1	-	-	1	-	2	-	3	3	7	5	3	4	1	4	-
<i>varav Malmö kommun</i>	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Hallands län	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	-	-	1	3	2	-
Västra Götalands län	35	1	-	-	1	-	-	-	1	1	5	3	3	2	8	6	4	-
<i>varav Göteborgs kommun</i>	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	1	-	1	-
Värmlands län	16	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	1	2	4	4	3	-	-
Örebro län	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	1	1	-	-
Västmanlands län	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1	1	-	1	-
Dalarnas län	15	-	-	-	-	-	-	-	1	2	2	2	1	-	3	1	3	-
Gävleborgs län	14	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2	3	2	-	2	1	1	-
Västernorrlands län	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	1	2	1	-
Jämtlands län	9	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	4	1	-	1	1	-
Västerbottens län	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2	-	-	1	-
Norrbottnens län	10	-	-	1	1	-	-	-	-	1	2	1	2	1	-	1	-	-

Tabell 4.1: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2010.

Table 4.1: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age and county/city. Year 2010.



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	2 888	6	23	18	17	33	44	69	99	229	373	443	457	409	315	184	146	23
Stockholms län	568	1	7	5	5	7	10	7	12	27	57	108	108	90	57	28	30	9
<i>varav Stockholm kommun</i>	245	-	2	2	2	3	3	6	4	7	19	54	45	51	24	9	11	3
Uppsala län	154	-	1	1	-	2	1	5	5	14	14	22	26	25	18	13	7	-
Södermanlands län	105	-	1	3	2	3	2	4	2	7	18	19	17	10	8	3	6	-
Östergötlands län	90	-	-	3	-	-	-	3	5	7	13	7	19	14	13	5	-	1
Jönköpings län	98	-	-	-	-	5	3	1	3	8	16	18	13	10	12	4	5	-
Kronobergs län	78	-	1	-	-	1	-	2	3	4	16	13	10	8	11	6	3	-
Kalmar län	62	-	-	-	1	-	3	3	3	3	8	5	6	13	7	4	4	2
Gotlands län	30	-	1	-	1	1	-	-	4	3	4	4	2	3	2	2	3	-
Blekinge län	47	-	-	-	-	-	4	2	2	6	3	5	4	8	5	3	5	-
Skåne län	360	-	2	2	-	5	4	7	15	27	51	60	49	55	37	24	19	3
<i>varav Malmö kommun</i>	51	-	-	-	-	-	1	-	1	4	11	8	6	7	5	4	4	-
Hallands län	105	-	-	1	3	1	2	2	3	7	18	19	17	6	12	7	7	-
Västra Götalands län	416	2	1	1	2	-	1	8	11	35	53	57	77	60	53	33	19	3
<i>varav Göteborgs kommun</i>	99	1	-	-	-	-	-	3	1	8	11	15	23	15	8	6	6	2
Värmlands län	74	1	-	-	1	2	-	1	4	8	8	7	11	10	5	9	7	-
Örebro län	43	-	-	-	-	-	-	1	3	7	3	2	5	9	10	3	-	-
Västmanlands län	89	-	1	1	1	-	2	2	5	9	14	11	13	16	6	4	4	-
Dalarnas län	118	1	3	-	1	1	1	5	4	13	20	15	20	11	10	6	5	2
Gävleborgs län	61	-	2	-	-	-	-	1	3	7	8	9	7	12	6	2	2	2
Västernorrlands län	146	1	1	-	-	2	3	3	3	19	14	28	19	20	18	8	7	-
Jämtlands län	61	-	-	-	-	-	2	2	1	5	12	10	11	8	7	2	-	1
Västerbottens län	102	-	1	-	-	1	4	7	6	7	13	12	11	12	13	8	7	-
Norrbottnens län	81	-	1	1	-	2	2	3	2	6	10	12	12	9	5	10	6	-

Tabell 4.1: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2010.

Table 4.1: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age and county/city. Year 2010.



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	20 417	51	151	188	235	250	327	453	941	1 507	2 698	3 646	3 256	2 782	1 986	1 077	721	148
Stockholms län	3 780	10	27	27	28	47	53	58	147	196	414	753	706	642	339	176	108	49
varav Stockholm kommun	1599	2	7	8	6	10	17	14	43	67	165	376	297	309	144	68	42	24
Uppsala län	648	1	1	5	6	7	4	10	27	60	94	111	108	105	58	27	24	-
Södermanlands län	509	2	6	3	6	7	8	12	23	41	77	88	74	60	46	37	15	4
Östergötlands län	1 063	3	11	17	13	16	21	24	50	87	120	222	160	124	89	50	49	7
Jönköpings län	800	-	8	6	8	7	11	18	41	65	128	137	121	95	79	45	28	3
Kronobergs län	461	2	5	5	5	3	15	17	24	33	65	75	66	54	52	25	15	-
Kalmar län	456	1	1	7	14	4	7	16	25	31	61	56	61	66	46	35	20	5
Gotlands län	165	2	2	1	-	7	2	6	9	20	29	21	23	11	19	6	6	1
Blekinge län	365	-	1	3	9	6	8	13	30	30	44	48	68	41	24	18	19	3
Skåne län	3 213	5	18	30	35	40	55	74	141	198	464	628	512	418	307	153	108	27
varav Malmö kommun	883	-	5	9	6	12	18	15	29	43	114	209	151	133	89	27	22	1
Hallands län	547	1	7	4	11	7	11	21	44	47	74	79	74	60	50	32	22	3
Västra Götalands län	3 465	8	27	23	41	36	46	71	128	231	467	636	593	480	362	182	114	20
varav Göteborgs kommun	1193	3	7	8	18	16	14	16	25	56	147	260	224	194	125	50	24	6
Värmlands län	596	3	3	4	8	7	15	11	22	49	72	96	75	83	70	40	35	3
Örebro län	545	-	5	10	8	7	9	11	27	50	74	99	68	72	56	29	19	1
Västmanlands län	631	2	5	7	6	7	13	12	34	44	84	118	100	77	64	31	26	1
Dalarnas län	642	3	1	10	8	4	15	21	25	70	103	86	83	77	72	33	28	3
Gävleborgs län	533	1	5	6	3	10	6	9	39	62	76	75	77	61	54	26	15	8
Västernorrlands län	561	3	7	7	6	7	5	17	35	63	61	100	76	66	50	38	19	1
Jämtlands län	317	-	5	3	7	7	2	2	10	33	43	44	54	39	33	25	5	5
Västerbottens län	601	1	4	5	7	11	12	17	40	48	82	99	79	81	54	34	24	3
Norrbottnens län	519	3	2	5	6	3	9	13	20	49	66	75	78	70	62	35	22	1

Tabell 4.1: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2010.

Table 4.1: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age and county/city. Year 2010.



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	23 571	58	175	208	254	285	373	524	1 047	1 751	3 102	4 124	3 743	3 223	2 341	1 289	903	171
Stockholms län	4 381	11	34	32	33	54	63	65	160	225	472	866	815	740	400	207	146	58
varav Stockholm kommun	1 856	2	9	10	8	13	20	20	47	75	185	431	342	362	170	78	57	27
Uppsala län	820	1	2	7	6	10	5	15	32	75	109	135	136	130	78	42	37	-
Södermanlands län	622	2	7	6	8	10	10	16	25	48	97	110	91	72	54	40	22	4
Östergötlands län	1 166	3	11	20	13	16	21	27	56	95	136	230	180	139	107	55	49	8
Jönköpings län	907	-	8	6	8	12	14	19	44	73	145	155	137	108	91	51	33	3
Kronobergs län	549	2	6	5	5	4	15	19	27	37	83	90	77	64	65	31	19	-
Kalmar län	524	1	1	7	15	4	10	19	28	34	69	62	67	79	55	40	26	7
Gotlands län	197	2	3	1	1	8	2	6	13	23	34	25	25	15	21	8	9	1
Blekinge län	415	-	1	3	9	6	13	15	34	36	47	53	72	49	29	21	24	3
Skåne län	3 607	5	21	32	35	46	59	83	156	228	518	695	566	476	348	178	131	30
varav Malmö kommun	935	-	5	9	6	12	19	15	30	47	125	217	157	140	94	31	27	1
Hallands län	661	1	7	5	14	8	13	23	47	54	94	99	91	66	63	42	31	3
Västra Götalands län	3 916	11	28	24	44	36	47	79	140	267	525	696	673	542	423	221	137	23
varav Göteborgs kommun	1 296	4	7	8	18	16	14	19	26	64	159	276	247	209	134	56	31	8
Värmlands län	686	4	3	4	9	9	16	12	27	57	80	104	88	97	79	52	42	3
Örebro län	592	-	5	10	8	7	9	12	30	57	79	101	73	81	67	33	19	1
Västmanlands län	725	2	6	8	7	7	15	14	39	53	98	131	113	94	71	35	31	1
Dalarnas län	775	4	4	10	9	5	16	26	30	85	125	103	104	88	85	40	36	5
Gävleborgs län	608	1	7	6	3	10	6	10	42	72	86	87	86	73	62	29	18	10
Västernorrlands län	715	4	8	7	6	9	8	20	38	82	75	128	98	87	69	48	27	1
Jämtlands län	387	-	5	3	7	7	4	4	11	39	56	54	69	48	40	28	6	6
Västerbottens län	708	1	5	5	7	12	16	24	46	55	96	112	90	95	67	42	32	3
Norrbottnens län	610	3	3	7	7	5	11	16	22	56	78	88	92	80	67	46	28	1

Tabell 4.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2010.



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 2010.

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	266	1	1	2	2	2	2	2	7	15	31	35	30	32	40	28	36	-
Personbilsförare	109	-	-	-	-	-	1	-	-	9	12	15	15	15	16	15	11	-
Personbilspassagerare	42	-	1	2	2	-	1	-	6	2	9	6	3	3	4	1	2	-
Annan bilförare	13	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	2	4	3	-	-	-
Annan bilpassagerare	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Motorcykelförare	35	-	-	-	-	1	-	-	-	2	7	8	6	2	5	4	-	-
Motorcykelpassagerare	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	8	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3	-	2	1	-
Cykelförare, -passagerare	21	-	-	-	-	1	-	-	1	1	-	1	2	2	5	1	7	-
Gående	31	1 ^k	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	3	5	5	14	-
Övriga och okända	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	-	1	-	-	-
Män / Men	199	1	1	1	1	2	1	2	6	11	25	31	23	25	28	23	18	-
Personbilsförare	86	-	-	-	-	-	1	-	-	7	12	13	12	9	14	11	7	-
Personbilspassagerare	25	-	1	1	1	-	-	-	5	2	5	5	2	3	-	-	-	-
Annan bilförare	13	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	2	4	3	-	-	-
Annan bilpassagerare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Motorcykelförare	32	-	-	-	-	1	-	-	-	1	7	8	5	2	4	4	-	-
Motorcykelpassagerare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	8	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3	-	2	1	-
Cykelförare, -passagerare	11	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	1	3	1	4	-
Gående	20	1 ^k	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	3	3	5	6	-
Övriga och okända	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	-	1	-	-	-
Kvinnor / Women	67	-	-	1	1	-	1	-	1	4	6	4	7	7	12	5	18	-
Personbilsförare	23	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2	3	6	2	4	4	-
Personbilspassagerare	17	-	-	1	1	-	1	-	1	-	4	1	1	-	4	1	2	-
Annan bilförare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Annan bilpassagerare	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Motorcykelförare	3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	1	-	-	-
Motorcykelpassagerare	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cykelförare, -passagerare	10	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	2	1	2	-	3	-
Gående	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	2	-	8	-
Övriga och okända	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabell 4.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2010.



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 2010.

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	2 888	6	23	18	17	33	44	69	99	229^K	373	443	457	409	315	184	146	23
Personbilsförare	1 159	-	-	-	-	-	-	-	6	101 ^K	168	200	237	173	132	81	58	3
Personbilspassagerare	564	5	13	12	10	16	12	14	36	66 ^K	97	70	53	47	49	31	22	11
Annan bilförare	119	-	-	-	-	-	-	-	-	6	12	28	24	18	24	4	2	1
Annan bilpassagerare	48	-	-	1	-	-	4	1	3	7	10	8	1	3	6	2	2	-
Motorcykelförare	232	-	-	-	-	-	-	-	4	8	29	47	56	45	30	12	-	1
Motorcykelpassagerare	28	-	-	-	-	-	1	-	-	3	4	7	7	3	2	-	-	1
Mopedförare, -passagerare	153	-	-	-	-	-	10	40	31	11	12	8	10	23	3	4	-	1
Cykelförare, -passagerare	269	-	2	2	2	11	7	2	5	13	15	38	36	59	41	18	17	1
Gående	276	1	7	3	5	6	7	8	8	13	25	30	31	31	23	30	44	4
Övriga och okända	40	-	1	-	-	-	3	4	6	1	1	7	2	7	5	2	1	-
Män /Men	1 743	4	15	10	6	14	25	40	59	152	239	294	265	258	187	95	76	4
Personbilsförare	726	-	-	-	-	-	-	-	6	75	112	125	129	104	83	48	44	-
Personbilspassagerare	228	4	8	5	3	7	8	3	13	31	51	38	17	19	16	2	1	2
Annan bilförare	104	-	-	-	-	-	-	-	-	5	11	24	21	15	22	4	2	-
Annan bilpassagerare	23	-	-	1	-	-	1	-	2	4	4	6	-	3	1	-	1	-
Motorcykelförare	222	-	-	-	-	-	-	-	4	8	28	47	50	43	29	12	-	1
Motorcykelpassagerare	12	-	-	-	-	-	1	-	-	2	3	3	3	-	-	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	111	-	-	-	-	-	6	28	22	9	10	5	6	19	2	4	-	-
Cykelförare, -passagerare	158	-	2	2	1	5	3	2	4	9	9	23	24	30	18	11	15	-
Gående	128	-	4	2	2	2	5	4	3	9	10	17	13	19	12	13	12	1
Övriga och okända	31	-	1	-	-	-	1	3	5	-	1	6	2	6	4	1	1	-
Kvinnor / Women	1 126	2	8	8	11	19	19	29	40	76	134	149	192	151	128	89	70	1
Personbilsförare	430	-	-	-	-	-	-	-	-	26	56	75	108	69	49	33	14	-
Personbilspassagerare	326	1	5	7	7	9	4	11	23	34	46	32	36	28	33	29	21	-
Annan bilförare	14	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	4	3	3	2	-	-	-
Annan bilpassagerare	25	-	-	-	-	-	3	1	1	3	6	2	1	-	5	2	1	-
Motorcykelförare	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	6	2	1	-	-	-
Motorcykelpassagerare	15	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	4	4	3	2	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	41	-	-	-	-	-	4	12	9	2	2	3	4	4	1	-	-	-
Cykelförare, -passagerare	110	-	-	-	1	6	4	-	1	4	6	15	12	29	23	7	2	-
Gående	146	1	3	1	3	4	2	4	5	4	15	13	18	12	11	17	32	1
Övriga och okända	9	-	-	-	-	-	2	1	1	1	-	1	-	1	1	1	-	-

Tabell 4.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2010.



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 2010.

Trafikantgrupper Group of road users	Ålder Age																Okänd Unknown		
		Summa	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+
Kön Sex	Total																		
Lindrigt skadade																			
Samtliga / All	20 417	51	151	188	235	250	327	453	941	1 507	2 698	3 645	3 256	2 782	1 986	1 077	721	149	
Personbilsförare	10 103	-	-	1	-	1	1	7	31	756	1 433	2 114	2 070	1 608	1 096	602	357	26	
Personbilspassagerare	4 500	48	125	147	155	136	137	77	344	464	662	687	412	376	298	200	158	74	
Annan bilförare	863	-	-	-	-	-	-	-	-	47	114	197	179	158	118	38	5	7	
Annan bilpassagerare	360	1	4	4	5	5	8	6	20	37	61	68	36	33	23	24	19	6	
Motorcykelförare	695	-	-	-	-	1	6	3	18	14	79	124	144	158	107	37	1	3	
Motorcykelpassagerare	62	-	-	-	1	-	4	-	5	3	18	6	11	8	3	1	-	2	
Mopedförare, -passagerare	1 075	-	-	1	1	3	52	289	355	59	63	55	69	67	30	16	10	5	
Cykelförare, -passagerare	1 491	-	4	15	42	53	74	28	69	52	135	243	202	228	192	80	63	11	
Gående	1 144	2	18	20	31	49	43	32	73	66	123	141	118	127	106	75	106	14	
Övriga och okända	124	-	-	-	-	2	2	11	26	9	10	10	15	19	13	4	2	1	
Män / Men	11 572	21	82	97	132	128	164	251	491	897	1 601	2 109	1 845	1 612	1 124	594	406	18	
Personbilsförare	6 019	-	-	1	-	1	1	6	25	491	886	1 234	1 151	941	638	378	263	3	
Personbilspassagerare	1 831	20	69	70	76	57	58	22	157	230	328	307	151	114	71	50	45	6	
Annan bilförare	765	-	-	-	-	-	-	-	-	38	97	177	162	140	112	34	5	-	
Annan bilpassagerare	175	-	3	2	3	4	3	4	8	21	38	31	13	19	13	6	6	1	
Motorcykelförare	643	-	-	-	-	1	6	2	18	14	75	120	127	137	103	37	1	2	
Motorcykelpassagerare	19	-	-	-	1	-	3	-	1	2	8	-	2	-	1	1	-	-	
Mopedförare, -passagerare	704	-	-	-	-	1	32	187	204	40	39	42	48	56	28	14	10	3	
Cykelförare, -passagerare	773	-	-	12	34	32	40	13	33	23	57	117	111	124	98	42	36	1	
Gående	548	1	10	12	18	30	21	11	26	32	64	72	68	66	47	29	39	2	
Övriga och okända	95	-	-	-	-	2	-	6	19	6	9	9	12	15	13	3	1	-	
Kvinnor / Women	8 727	30	69	91	103	122	163	202	450	610	1 096	1 535	1 411	1 169	862	483	315	16	
Personbilsförare	4 062	-	-	-	-	-	-	1	6	265	546	879	919	667	458	224	94	3	
Personbilspassagerare	2 610	28	56	77	79	79	79	55	187	234	334	380	261	261	227	150	113	10	
Annan bilförare	91	-	-	-	-	-	-	-	-	9	17	20	17	18	6	4	-	-	
Annan bilpassagerare	180	1	1	2	2	1	5	2	12	16	23	37	23	14	10	18	13	-	
Motorcykelförare	51	-	-	-	-	-	-	1	-	-	4	4	17	21	4	-	-	-	
Motorcykelpassagerare	41	-	-	-	-	-	1	-	4	1	10	6	9	8	2	-	-	-	
Mopedförare, -passagerare	369	-	-	1	1	2	20	102	151	19	24	13	21	11	2	2	-	-	
Cykelförare, -passagerare	709	-	4	3	8	21	34	15	36	29	78	126	91	104	94	38	27	1	
Gående	586	1	8	8	13	19	22	21	47	34	59	69	50	61	59	46	67	2	
Övriga och okända	28	-	-	-	-	-	2	5	7	3	1	1	3	4	-	1	1	-	

Tabell 4.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2010.



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 2010.

Trafikantgrupper Group of road users	Ålder Age	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+	Okänd Unknown
Kön Sex	Summa Total																	
Summa / Sum	23 571	58	175	208	254	285	373	524	1 047	1 751^k	3 102	4 123	3 743	3 223	2 341	1 289	903	172
Samtliga / All	11 371	0	0	1	0	1	2	7	37	866^k	1 613	2 329	2 322	1 796	1 244	698	426	29
Personbilsförare	5 106	53	139	161	167	152	150	91	386	532 ^k	768	763	468	426	351	232	182	85
Personbilspassagerare	995	0	0	0	0	0	0	0	0	54	126	228	205	180	145	42	7	8
Annan bilförare	409	1	4	5	5	12	7	23	44	71	76	37	36	29	26	22	6	6
Annan bilpassagerare	962	0	0	0	0	2	6	3	22	24	115	179	206	205	142	53	1	4
Motorcykelförare	92	0	0	0	1	0	5	0	5	6	23	13	18	11	6	1	0	3
Motorcykelpassagerare	1 236	0	0	1	1	3	62	331	386	70	75	63	79	93	33	22	11	6
Mopedförare, -passagerare	1 781	0	6	17	44	65	81	30	75	66	150	282	240	289	238	99	87	12
Cykelförare, -passagerare	1 451	4 ^k	25	23	36	55	50	40	81	79	149	172	150	161	134	110	164	18
Gående	168 ^k	0	1	0	0	2	5	15	32	10	12	18	18	26	19	6	3	1
Övriga och okända																		
Män / Men	13 514	26	98	108	139	144	190	293	556	1 060	1 865	2 434	2 133	1 895	1 339	712	500	22
Personbilsförare	6 831	0	0	1	0	1	2	6	31	573	1 010	1 372	1 292	1 054	735	437	314	3
Personbilspassagerare	2 084	24	78	76	80	64	66	25	175	263	384	350	170	136	87	52	46	8
Annan bilförare	882	0	0	0	0	0	0	0	0	44	108	204	185	159	137	38	7	0
Annan bilpassagerare	198	0	3	3	3	4	4	4	10	25	42	37	13	22	14	6	7	1
Motorcykelförare	897	0	0	0	0	2	6	2	22	23	110	175	182	182	136	53	1	3
Motorcykelpassagerare	31	0	0	0	1	0	4	0	1	4	11	3	5	0	1	1	0	0
Mopedförare, -passagerare	823	0	0	0	0	1	38	217	226	49	49	47	54	78	30	20	11	3
Cykelförare, -passagerare	942	0	2	14	35	38	43	15	38	32	66	140	135	155	119	54	55	1
Gående	696	2 ^k	14	14	20	32	26	15	29	41	74	90	82	88	62	47	57	3
Övriga och okända	130	0	1	0	0	2	1	9	24	6	11	16	15	21	18	4	2	0
Kvinnor / Women	9 920	32	77	100	115	141	183	231	491	690	1 236	1 688	1 610	1 327	1 002	577	403	17
Personbilsförare	4 515	0	0	0	0	0	0	1	6	293	602	956	1 030	742	509	261	112	3
Personbilspassagerare	2 953	29	61	85	87	88	84	66	211	268	384	413	298	289	264	180	136	10
Annan bilförare	105	0	0	0	0	0	0	0	0	10	18	24	20	21	8	4	0	0
Annan bilpassagerare	206	1	1	2	2	1	8	3	13	19	29	39	24	14	15	20	15	0
Motorcykelförare	64	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	4	24	23	6	0	0	0
Motorcykelpassagerare	58	0	0	0	0	0	1	0	4	2	12	10	13	11	5	0	0	0
Mopedförare, -passagerare	410	0	0	1	1	2	24	114	160	21	26	16	25	15	3	2	0	0
Cykelförare, -passagerare	829	0	4	3	9	27	38	15	37	34	84	142	105	134	119	45	32	1
Gående	743	2	11	9	16	23	24	25	52	38	75	82	68	73	72	63	107	3
Övriga och okända	37	0	0	0	0	0	4	6	8	4	1	2	3	5	1	2	1	0

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 2010.
 Table 5.1: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by day of the week, month and hour. Year 2010.



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	266	140	126
Januari	23	11	12
Februari	8	4	4
Mars	13	5	8
April	15	10	5
Maj	26	13	13
Juni	30	17	13
Juli	37	20	17
Augusti	26	10	16
September	28	17	11
Oktober	22	13	9
November	22	13	9
December	16	7	9
Samtliga	266	140	126
00:00-01:59	8	2	6
02:00-03:59	12	1	11
04:00-05:59	8	2	6
06:00-07:59	16	9	7
08:00-09:59	12	8	4
10:00-11:59	24	13	11
12:00-13:59	40	28	12
14:00-15:59	40	22	18
16:00-17:59	31	20	11
18:00-19:59	29	14	15
20:00-21:59	18	8	10
22:00-23:59	27	12	15
Okänd tid	1	1	-

Tabell 5.2: Dödade och svårt skadade personer samt antal trafikelement vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig eller svår personskada efter trafikmiljö och trafikelement. År 2010.

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 2010.



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	4 435	266	3 154	71	1 961	67	1 197	61	2 474	199	1 957	79
Personbil	2 645	150	1 859	70	1 028	17	459	45	1 617	133	1 400	87
Personbil med släp el. husvagn	20	1	15	-	4	-	1	-	16	1	14	-
Tung lastbil	142	3	28	-	48	-	5	-	94	3	23	-
Tung lastbil med släp	83	2	14	-	13	1	3	-	70	1	11	-
Lätt lastbil eller husbil	150	7	87	58	55	1	18	-	95	6	69	73
Lätt lastbil med släp	3	-	1	-	2	-	-	-	1	-	1	-
Lastbil (okänd viktklass)	46	-	14	-	10	-	2	-	36	-	12	-
Buss, ev. med släp	91	2	37	-	48	-	15	-	43	2	22	-
Tung MC, ev. med sidovagn	247	31	239	97	106	12	104	98	141	19	135	96
Lätt MC	20	3	18	-	10	1	9	-	10	2	9	-
MC (okänd viktklass)	39	3	40	-	13	1	14	-	26	2	26	-
Okänt motorfordon	4	-	2	-	2	-	-	-	2	-	2	-
Moped klass 1	102	5	102	100	73	-	74	101	29	5	28	-
Moped klass 2	37	1	36	-	28	-	26	-	9	1	10	-
Moped (okänd klass)	33	2	23	-	23	1	17	-	10	1	6	-
Cykel	325	21	290	89	242	10	216	89	83	11	74	89
Fotgängare	323	31	307	95	232	22	223	96	91	9	84	92
Övriga trafikelement	125	4	42	-	24	1	11	-	101	3	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.

Anm: Om uppgift om trafikmiljö är okänt räknas elementet och personen till Ej tättbebyggt område.

Remark: If information on traffic environment is missing, the element and person is included in Rural area.

Tabell 5.3: Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt. År 2010.

Table 5.3: Drivers of vehicles killed in road traffic accidents reported by the police by blood alcohol concentration. Year 2010.

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	165	122	1	21	21
Kön					
Man	138	98	1	21	18
Kvinna	27	24	-	-	3
Ålder					
-17 år	4	4	-	-	-
18–24 år	30	22	-	7	1
25–44 år	50	34	1	10	5
45–64 år	48	36	-	4	8
65–74 år	21	20	-	-	1
75– år	12	6	-	-	6
Trafikantgrupp					
Personbilsförare	109	82	-	11	16
Annan bilförare	13	10	-	2	1
Motorcykelförare	35	26	1	7	1
Mopedförare	8	4	-	1	3

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 2006-2010.



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 2006-2010.

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	
Alder	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	Group of road users						
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
2010	165	122	1	21	21	13,3	12,7
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
2010	138	98	1	21	18	15,9	15,2
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
2010	27	24	-	-	3	-	-
-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
2010	4	4	-	-	-	-	-
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
2010	30	22	-	7	1	23,3	23,3
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
2010	50	34	1	10	5	22,0	20,0
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
2010	48	36	-	4	8	8,3	8,3
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	-	-
2010	21	20	-	-	1	-	-
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	-
2009	21	11	-	-	10	-	-
2010	12	6	-	-	6	-	-

Tabell 5.4: Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt samt andel med otillåten mängd alkohol i blodet. Åren 2006-2010.



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 2006-2010.

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	<i>Blood alcohol concentration (o/oo)</i>					<i>Percent with too high blood alcohol concentration</i>	
Alder							
Age							
Trafikantgrupp	<i>Total</i>	<i>0,00-0,19</i>	<i>0,20-0,99</i>	<i>1,00-</i>	<i>Unknown</i>	<i>Percent \geq 0,20</i>	<i>Percent \geq 1,00</i>
Group of road users							
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
2010	109	82	-	11	16	10,1	10,1
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
2010	13	10	-	2	1	15,4	15,4
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
2010	35	26	1	7	1	22,9	20,0
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
2010	8	4	-	1	3	12,5	12,5

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

Gränsen 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. Åren 1960–2010.



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. Years 1960–2010.

År Year	Vägfrikolyckor Road traffic accidents				Skadade personer Injured persons			
	Med dödlig utgång	Med annan personskada Other personal injuries		Summa Total	Dödade Killed	Svårt skadade Severely injured	Lindrigt skadade Slightly injured	Summa Total
	With fatalities	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
2010	249	2 325	13 930	16 500	266	2 888	20 417	23 571

Tabell 6.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960–2010.



Table 6.2: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users. Years 1960–2010.

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
2010	122	43	35	2	8	21	31	4	266

Tabell 6.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960–2010.



Table 6.2: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users. Years 1960–2010.

År Year	Bil		Motorcykel		Mopedist ¹	Cyklist ¹	Gående	Andra	Summa
	Car		Motorcycle		Moped	Cyclists ¹	Pedestrians	Other	Total
	Förare Drivers	Passagerare Passengers	Förare Drivers	Passagerare Passengers	riders ¹				
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
2010	1 278	612	232	28	153	269	276	40	2 888

Tabell 6.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960–2010.



Table 6.2: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users. Years 1960–2010.

Ar Year	Bil		Motorcykel		Mopedist ¹	Cykliskt ¹	Gående	Andra	Summa
	Car		Motorcycle		Moped	Cyclists ¹	Pedestrians	Other	Total
	Förare Drivers	Passagerare Passengers	Förare Drivers	Passagerare Passengers	riders ¹				
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
2010	10 966	4 860	695	62	1 075	1 491	1 144	124	20 417

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 – 2010.
 Table 6.3: Persons killed in road traffic accidents reported by the police, by county/city. Years 1985 – 2010.



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	2010
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	266
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	33
<i>varav Stockholms kommun</i>	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	12
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	18
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	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	13
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	9
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	10
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	6
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	2
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	3
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	34
<i>varav Malmö kommun</i>	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	1
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	9
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	35
<i>varav Göteborgs kommun</i>	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	4
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	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	4
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	5
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	15
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	14
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	8
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	9
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	5
Norrbottens 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	10

Tabell 6.4: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor, antal dödade per 100 000 invånare och per län/storstad. Åren 1985–2010.
 Table 6.4: Persons killed in road traffic accidents reported by the police, persons killed per 100 000 inhabitants and by county/city. Years 1985–2010.



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	2010
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	2,8
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	1,6
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	2,3	2,7	2,1	2,4	1,6	1,6	1,2	0,9	2,0	1,0	1,1	1,4
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	5,4
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	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	3,0
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	2,7
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	5,4
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	2,6
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	3,5
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	2,0
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	2,7
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	0,3
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	3,0
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	2,2
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	0,8
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	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	1,4
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	2,0
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	5,4
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	5,1
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	3,3
Jämtlands län	19,4	8,2	8,2	14,2	19,3	14,7	16,2	24,3	14,0	12,5	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	7,1
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	1,9
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	4,0

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 1985–2010.



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 1985–2010.

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	14:00–21:59	22:00–05:59
	All	Men	Women	Summer ¹	Fall and spring ¹	Winter ¹	Monday-Thursday	Friday-Sunday	06:00–13:59	14:00–21:59	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
2010	266	199	67	121	85	60	140	126	92	118	56

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 – 2010.



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 – 2010.

År Year	Dödade personer Killed persons									Risk som antal dödade per 100 000 personer i befolkning Risk as number of killed persons per 100 000 in population								
	Summa Total	0–6	7–14	15–17	18–24	25–44	45–64	65–74	75+	Summa Total	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
2010	266	4	6	9	46	65	72	28	36	2,8	0,5	0,8	2,5	5,1	2,7	3,0	3,0	4,5

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	Country	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Utveckling 2000-2009, procent
																					Development 2000-2009, percent
Belgien	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	944	-35,8
Bulgarien	България	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	-11,0
Tjeckien	Česká	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	-39,4
Danmark	Danmark	606	577	559	546	582	514	489	499	514	498	431	463	432	369	331	306	406	406	303	-39,2
Tyskland	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	-44,7
Estland	Eesti	490	287	321	364	332	213	280	284	232	204	199	223	164	170	169	204	196	132	98	-52,0
Irland	Ireland	445	415	431	404	437	453	473	458	414	418	412	376	337	374	396	365	338	280	239	-42,8
Grekland	Ελλάδα	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	1 456	-28,5
Spanien	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	2 714	-53,0
Frankrike	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	-47,1
Italien	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	4 725	4 237	-40,0
Cypern	Κύπρος	103	132	115	133	118	128	115	111	113	111	98	94	97	117	102	86	89	82	71	-36,0
Lettland	Latvija	997	787	724	774	660	594	567	677	652	635	558	559	532	516	442	407	419	316	254	-60,0
Litauen	Lietuva	1 173	836	958	765	672	667	752	829	748	641	706	697	709	752	773	759	739	499	370	-42,3
Luxemburg	Luxembourg	83	69	78	65	70	71	60	57	58	76	70	62	53	49	46	36	46	35	47	-38,2
Ungern	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	-31,5
Malta	Malta	16	11	14	6	14	19	18	17	4	15	16	16	16	13	17	11	14	15	21	40,0
Nederländerna	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	-40,5
Österrike	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	-35,1
Polen	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	-27,4
Portugal	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	-55,2
Rumänien	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	13,4
Slovenien	Slovenija	462	493	493	505	415	389	357	309	334	314	278	269	242	274	258	262	293	214	171	-45,5
Slovakien	Slovensko	614	677	584	633	660	616	788	819	647	628	614	610	645	603	560	579	627	622	384	-38,9
Finland	Suomi/Finland	632	601	484	480	441	404	438	400	431	396	433	415	379	375	379	336	380	344	279	-29,5
Sverige	Sverige	745	759	632	589	572	537	541	531	580	591	583	560	529	480	440	445	471	397	358	-39,4
Storbritannien	United	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	-34,7
EU27	EU27	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	38 935	34 817	-38,3

Källa/ Source : CARE (EU road accidents database) or national publications. European Commission / Directorate General Mobility and Transport. (May 2011)

Anm: Totalen för EU 27 har korrigerats jämfört med originalpublikationen. Korrigerats har även antal dödade i Sverige 2009.

Remark: The total for EU 27 has been corrected compared to the original publication.

Tabell 7.2: Dödade personer i vägtrafikolyckor per miljon invånare inom EU 27. Åren 1991 – 2010.
Table 7.2: Persons killed in road traffic accidents per million inhabitants in EU 27. Years 1991 – 2010.

Land Country	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Belgien Belgique/België	188	167	165	168	143	134	134	147	137	144	145	127	117	112	104	102	101	88	88	76
Bulgarien България	129	152	154	165	150	121	110	121	128	126	124	122	122	121	123	135	131	139	118	102
Tjeckien Česká	129	152	148	158	154	152	155	132	141	145	130	140	142	135	126	104	119	104	86	76
Danmark Danmark	118	112	108	105	112	98	93	94	97	93	81	86	80	68	61	56	75	74	55	48
Tyskland Deutschland	142	132	123	121	116	107	104	95	95	91	85	83	80	71	65	62	60	54	51	45
Estland Eesti	313	185	212	246	229	149	199	204	168	149	146	164	121	126	126	152	146	98	73	58
Irland Ireland	126	117	121	113	121	125	129	124	111	111	107	96	85	94	97	87	78	64	54	48
Grekland Ελλάδα	207	209	207	214	228	202	196	202	195	187	172	149	146	151	150	149	144	139	129	112
Spanien España	227	200	163	143	146	139	142	150	144	144	136	131	130	112	103	94	86	68	59	52
Frankrike France	184	173	172	157	154	147	145	153	145	137	134	125	98	89	85	75	73	67	66	62
Italien Italia	143	142	126	125	123	117	118	111	118	124	125	122	114	106	100	96	87	79	71	65
Cypern Κύπρος	175	219	186	210	183	195	173	164	165	161	140	133	136	160	136	112	114	104	89	75
Lettland Latvija	375	298	280	305	264	241	232	280	272	267	236	238	228	222	192	177	184	139	112	97
Litauen Lietuva	317	226	259	208	184	184	210	233	212	183	202	201	205	218	226	223	219	148	110	90
Luxemburg Luxembourg	216	177	198	162	173	172	144	135	136	175	159	140	118	110	102	92	97	72	95	62
Ungern Magyarország	204	203	162	151	154	133	135	133	127	117	121	140	131	128	127	129	122	99	82	74
Malta Malta	45	31	39	16	38	51	48	45	11	39	41	41	40	33	42	27	34	37	51	36
Nederländerna Nederland	85	83	81	85	86	76	75	68	69	68	62	61	63	49	46	45	43	41	39	32
Österrike Österreich	201	180	163	169	152	129	139	121	135	122	119	119	115	108	94	88	83	82	76	66
Polen Polska	207	181	165	175	179	165	189	183	174	163	145	152	148	150	143	137	146	143	120	102
Portugal Portugal	323	310	271	251	271	272	250	210	200	184	163	160	148	124	118	92	92	83	79	79
Rumänien România	135	126	127	130	128	129	130	126	113	113	109	110	102	112	121	120	130	142	130	111
Slovenien Slovenija	231	247	247	254	209	195	180	156	169	158	140	135	121	137	129	131	146	106	84	68
Slovakien Slovensko	116	128	110	119	123	115	146	152	120	116	114	113	120	112	113	114	124	115	71	52
Finland Suomi/Finland	126	120	96	95	86	79	85	78	84	77	84	80	73	72	72	64	72	65	52	51
Sverige Sverige	87	88	73	67	65	61	61	60	66	67	66	63	59	53	49	49	52	43	39	28
Storbritannien United	83	76	69	66	65	64	64	61	61	61	61	60	62	56	56	55	50	43	38	31
EU27 EU27	160	150	138	134	133	124	126	123	120	117	112	110	103	97	92	87	86	78	70	61

Källa/ Source : CARE (EU road accidents database) or national publications. European Commission / Directorate General Mobility and Transport. (May 2011)

Tabell 7.3: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor samt antal per 100 000 invånare, per land i Norden. Åren 1950 – 2010.

Table 7.3: Persons killed in road traffic accidents reported by the police and number per 100 000 inhabitants, in the Nordic countries. Years 1950 – 2010.

År Year	Sverige Sweden		Finland Finland		Norge Norway		Danmark Denmark	
	Dödade	Per 100 000 invånare	Dödade	Per 100 000 invånare	Dödade	Per 100 000 invånare	Dödade	Per 100 000 invånare
	<i>Killed</i>	<i>Per 100 000 inhabitants</i>	<i>Killed</i>	<i>Per 100 000 inhabitants</i>	<i>Killed</i>	<i>Per 100 000 inhabitants</i>	<i>Killed</i>	<i>Per 100 000 inhabitants</i>
1950	595	8,4	375	9,3	133	4,1	363	8,5
1951	708	10,0	373	9,2	177	5,4	453	10,6
1952	750	10,5	373	9,1	157	4,7	480	11,1
1953	921	12,8	424	10,2	163	4,9	488	11,2
1954	942	13,0	442	10,5	175	5,2	636	14,5
1955	902	12,4	498	11,7	213	6,2	605	13,7
1956	889	12,1	556	12,9	289	8,4	617	13,9
1957	946	12,8	559	12,9	294	8,5	645	14,4
1958	941	12,7	548	12,5	269	7,7	620	13,8
1959	1000	13,4	649	14,7	306	8,6	770	17,0
1960	1 036	13,8	765	17,2	310	8,7	735	16,1
1961	1 083	14,4	786	17,6	365	10,2	841	18,3
1962	1 123	14,8	810	18,0	351	9,7	810	17,5
1963	1 217	16,0	913	20,1	371	10,2	808	17,3
1964	1 308	17,0	964	21,2	385	10,5	893	19,0
1965	1 313	16,9	1 049	23,0	423	11,4	1010	21,3
1966	1 313	16,7	1 098	23,9	446	11,9	1020	21,3
1967	1 077	13,6	973	21,1	480	12,7	1077	22,3
1968	1 262	15,9	939	20,3	479	12,6	1096	22,6
1969	1 275	15,9	1 006	21,8	496	12,9	1190	24,4
1970	1 307	16,2	1 055	22,9	560	14,5	1208	24,6
1971	1 213	14,9	1 143	24,7	533	13,7	1213	24,5
1972	1 194	14,7	1 156	24,8	490	12,5	1116	22,4
1973	1 177	14,5	1 086	23,2	511	12,9	1132	22,6
1974	1 197	14,6	865	18,4	509	12,8	766	15,2
1975	1 172	14,3	910	19,3	539	13,5	827	16,4
1976	1 168	14,2	804	17,0	471	11,7	857	16,9
1977	1 031	12,5	709	14,9	442	11,0	828	16,3
1978	1 034	12,5	610	12,8	434	10,7	849	16,7
1979	928	11,2	650	13,6	437	10,7	730	14,3
1980	848	10,2	551	11,5	362	8,9	690	13,5
1981	784	9,4	555	11,5	338	8,3	662	12,9
1982	758	9,1	569	11,8	401	9,8	658	12,9
1983	779	9,4	604	12,4	409	9,9	669	13,1
1984	801	9,6	541	11,1	407	9,8	665	13,0
1985	808	9,7	541	11,0	402	9,7	772	15,1
1986	844	10,1	612	12,4	452	10,9	723	14,1
1987	787	9,4	581	11,8	398	9,5	698	13,6
1988	813	9,6	653	13,2	378	9,0	713	13,9
1989	904	10,6	734	14,8	381	9,0	670	13,1
1990	772	9,0	649	13,0	332	7,8	634	12,3
1991	745	8,6	632	12,6	323	7,6	606	11,8
1992	759	8,7	601	11,9	325	7,6	577	11,2
1993	632	7,2	484	9,5	281	6,5	559	10,8
1994	545	6,2	480	9,4	283	6,5	546	10,5
1995	531	6,0	441	8,6	305	7,0	582	11,2
1996	508	5,7	404	7,9	255	5,8	514	9,8
1997	507	5,7	438	8,5	303	6,9	489	9,3
1998	492	5,6	400	7,8	352	8,0	499	9,4
1999	536	6,0	431	8,3	304	6,8	514	9,7

Tabell 7.3: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor samt antal per 100 000 invånare, per land i Norden. Åren 1950 – 2010.

Table 7.3: Persons killed in road traffic accidents reported by the police and number per 100 000 inhabitants, in the Nordic countries. Years 1950 – 2010.

År Year	Sverige Sweden		Finland Finland		Norge Norway		Danmark Denmark	
	Dödade	Per 100 000 invånare	Dödade	Per 100 000 invånare	Dödade	Per 100 000 invånare	Dödade	Per 100 000 invånare
	<i>Killed</i>	<i>Per 100 000 inhabitants</i>	<i>Killed</i>	<i>Per 100 000 inhabitants</i>	<i>Killed</i>	<i>Per 100 000 inhabitants</i>	<i>Killed</i>	<i>Per 100 000 inhabitants</i>
2000	564	6,3	396	7,6	341	7,6	498	9,3
2001	551	6,2	433	8,3	275	6,1	431	8,1
2002	532	6,0	415	8,0	310	6,9	463	8,6
2003	529	5,9	379	7,3	280	6,2	432	8,0
2004	480	5,3	375	7,2	257	5,6	369	6,8
2005	440	4,9	379	7,2	224	4,9	331	6,1
2006	445	4,9	336	6,4	242	5,2	306	5,6
2007	471	5,1	380	7,2	233	5,0	406	7,5
2008	397	4,3	345	6,5	255	5,4	406	7,4
2009	358	3,8	281	5,3	214	4,4	309	5,6
2010	266	2,8	270	5,0	209	4,3	275	5,0

Källa/ Source : Nordens vägforum (www.nvfnorden.org, April 2011).

Anm: Antal dödade i Sverige exkluderar sjukdomsfall även åren 1994-2002 då de inkluderas i officiell statistik enligt Tabell 0.0.

Remark: The number of killed in Sweden excludes cases of illness, which are included in official statistics the years 1994-2002 according to Table 0.0.

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
Gävleborgs län ³⁷	Gävle
	Hudiksvall
Hallands län	Halmstad
	Varberg
Jämtlands län	Östersund
Kalmar län	Kalmar
	Oskarshamn
	Västervik
Kronoberg	Ljungby
	Växjö
Skåne län	Helsingborg
	Hässleholm
	Kristianstad
	Lund
	Malmö
	Trelleborg
	Ystad
	Ängelholm
Södermanlands län	Eskilstuna
	Nyköping
Värmlands län	Arvika
	Karlstad
	Torsby
Västernorrlands län	Sollefteå
	Sundsvall
	Örnsköldsvik
Västmanlands län	Västerås

³⁷ År 2010 är första året som statistik redovisas från Gävleborgs län i denna bilaga.

Västra Götalands län	Alingsås	
	Borås	
	Göteborg (Sahlgrenska/Östra)	
	Kungälv	
	Lidköping	
	Möndal	
	Skövde	
	Uddevalla	
	Västerbotten ³⁸	Skellefteå
		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 på platser som räknas såsom vägtrafikområde.

Som vägtrafikområde räknas:

- Gatu-/Vägsträcka
- Gatu-/Väggkorsning
- Gång- och Cykelbana (-väg)
- Gångbana/Trottoar
- Buss- Spårvagnshållplats
- Torg (fr. o m 2010)
- Parkeringshus (fr. o m 2010)
- Separat p-plats (fr. o m 2010)
- Bensinstation (fr. o m 2010)
- Taxistation (fr. o m 2010)
- Okänd

Följande områden räknas *inte* som vägtransportområde: park, 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.

³⁸ I Västerbotten pågår även registrering vid sjukhuset i Lycksele fr.o.m. år 2011. Om man jämför antal skadade rapporterade av sjukhusen jämfört med polisen så bedöms statistiken för Västerbotten år 2010 vara fullt jämförbar med övriga län även utan statistik från Lycksele. Sjukhuset i Lycksele förväntas registrera ca 100 skadade år 2011.

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 skadetyper (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 ³⁹	65
Trelleborg	95
Ystad	98
Ängelholm	100
Totalt Skåne	89

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.

³⁹ Rutinförändringar inom Region Skåne har medfört att täckningsgraden vid framförallt sjukhuset i Malmö har minskat väsentligt. Vid sjukhuset i Malmö har täckningsgraden minskat från 78 procent år 2009 till 65 procent år 2010.

Sjukvårdens rapportering av skador i vägtrafiken

Tabell

- 1 Antal skadade efter rapporterande instans och område
- 2 Antal skadade efter allvarlighetsgrad, kön och ålder, samtliga områden (exklusive fotgängare singel)
- 3 Antal skadade fotgängare singel efter allvarlighetsgrad, kön och ålder, 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, färd sätt och allvarlighetsgrad, samtliga områden
- 7 Antal skadade efter motpart, färd sätt och allvarlighetsgrad, Blekinge län
- 8 Antal skadade efter motpart, färd sätt och allvarlighetsgrad, Gävleborgs län
- 9 Antal skadade efter motpart, färd sätt och allvarlighetsgrad, Hallands län
- 10 Antal skadade efter motpart, färd sätt och allvarlighetsgrad, Jämtlands län
- 11 Antal skadade efter motpart, färd sätt och allvarlighetsgrad, Kalmar län
- 12 Antal skadade efter motpart, färd sätt och allvarlighetsgrad, Kronobergs län
- 13 Antal skadade efter motpart, färd sätt och allvarlighetsgrad, Skåne län
- 14 Antal skadade efter motpart, färd sätt och allvarlighetsgrad, Södermanlands län
- 15 Antal skadade efter motpart, färd sätt och allvarlighetsgrad, Värmlands län
- 16 Antal skadade efter motpart, färd sätt och allvarlighetsgrad, Västerbotten län
- 17 Antal skadade efter motpart, färd sätt och allvarlighetsgrad, Västernorrlands län
- 18 Antal skadade efter motpart, färd sätt och allvarlighetsgrad, Västmanlands län
- 19 Antal skadade efter motpart, färd sätt och allvarlighetsgrad, Västra Götaland län

Källa: Trafikanalys, Transportstyrelsen

Antal skadade efter rapporterande instans och område

Område	Endast sjv^a	Sjv och polis	Endast polis	Total sjv	Total polis	Total^b
Blekinge	347	203	209	550	412	759
Gävleborg	136	140	455	276	595	731
Halland	716	358	295	1 074	653	1 369
Jämtland	79	59	329	138	388	467
Kalmar	401	216	305	617	521	922
Kronoberg	120	137	402	257	539	659
Skåne	3 149	1 704	1 882	4 853	3 586	6 735
Södermanland	439	176	438	615	614	1 053
Värmland	835	338	332	1 173	670	1 505
Västerbotten	976	397	329	1 373	726	1 702
Västernorrland	301	242	468	543	710	1 011
Västmanland	899	310	411	1 209	721	1 620
Västra Götaland	2 376	1 497	2 412	3 873	3 909	6 285
Total	10 774	5 777	8 267	16 551	14 044	24 818

^a Exklusive fotgängare singel.

^b Rapporterat av någon instans.

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

Ålder	ISS, kön		4-8		9-15		16-		Total	Total	Total
	1-3 Man	Kvinna	Man	Kvinna	Man	Kvinna	Man	Kvinna	Man	Kvinna	
0	6	2	-	-	-	-	-	-	6	2	8
1-3	35	24	2	10	-	1	-	-	37	35	72
4-6	109	85	28	21	2	2	-	1	139	109	248
7-9	148	119	29	28	-	3	-	-	177	150	327
10-12	208	167	90	75	7	6	-	1	305	249	554
13-14	235	162	99	37	4	2	2	-	340	201	541
15	251	196	101	31	9	7	-	2	361	236	597
16-17	325	394	86	56	14	8	5	1	430	459	889
18-19	501	462	81	39	19	6	11	1	612	508	1 120
20-24	864	776	127	89	42	23	15	2	1 048	890	1 938
25-34	1 142	970	243	116	37	17	19	9	1 441	1 112	2 553
35-44	924	896	295	140	45	19	20	9	1 284	1 064	2 348
45-54	762	663	297	216	67	19	24	3	1 150	901	2 051
55-64	542	516	222	235	73	39	21	15	858	805	1 663
65-74	277	283	111	167	46	45	7	2	441	497	938
75-	200	191	91	126	41	39	8	8	340	364	704
Total	6 529	5 906	1 902	1 386	406	236	132	54	8 969	7 582	16 551

Antal skadade fotgängare singel efter allvarlighetsgrad, kön och ålder, 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	2	4
1-3	10	12	2	2	-	-	-	-	12	14	26
4-6	16	13	4	5	-	-	-	-	20	18	38
7-9	20	15	9	13	-	-	-	-	29	28	57
10-12	29	34	31	29	2	-	-	-	62	63	125
13-14	30	21	30	17	-	-	-	-	60	38	98
15	14	12	14	5	1	-	-	-	29	17	46
16-17	37	48	14	11	-	-	-	-	51	59	110
18-19	51	63	19	34	1	1	-	-	71	98	169
20-24	109	151	60	65	-	3	-	-	169	219	388
25-34	143	188	105	121	4	1	1	1	253	311	564
35-44	125	245	110	189	5	9	-	1	240	444	684
45-54	151	334	167	459	3	12	2	1	323	806	1 129
55-64	192	448	190	872	25	24	3	2	410	1 346	1 756
65-74	181	296	190	745	34	49	1	1	406	1 091	1 497
75-	203	323	158	565	42	97	4	2	407	987	1 394
Total	1 313	2 205	1 103	3 132	117	196	11	8	2 544	5 541	8 085

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	13	9	11	27	30	36	34	35	39	29	39	6	308
	Kvinna	11	14	11	22	16	26	37	18	22	18	32	15	242
	Total	24	23	22	49	46	62	71	53	61	47	71	21	550
Gävleborgs län	Man	10	19	10	13	22	17	13	7	11	9	6	13	150
	Kvinna	12	25	9	7	10	11	16	3	7	7	9	10	126
	Total	22	44	19	20	32	28	29	10	18	16	15	23	276
Hallands län	Man	21	26	36	41	48	73	96	57	55	59	49	26	587
	Kvinna	23	21	31	26	43	55	84	42	35	51	43	33	487
	Total	44	47	67	67	91	128	180	99	90	110	92	59	1 074
Jämtlands län	Man	10	5	-	2	6	4	12	8	1	9	8	6	71
	Kvinna	9	9	-	1	6	4	6	5	9	6	6	6	67
	Total	19	14	-	3	12	8	18	13	10	15	14	12	138
Kalmar län	Man	24	9	17	25	20	45	43	34	39	39	27	14	336
	Kvinna	16	14	20	16	30	22	48	41	22	18	18	16	281
	Total	40	23	37	41	50	67	91	75	61	57	45	30	617
Kronobergs län	Man	8	8	7	13	11	21	19	7	14	11	13	10	142
	Kvinna	7	8	11	10	6	13	11	8	6	10	9	16	115
	Total	15	16	18	23	17	34	30	15	20	21	22	26	257
Skåne län	Man	148	116	182	229	254	312	272	266	225	228	186	153	2 571
	Kvinna	174	117	221	176	204	227	238	193	200	197	172	163	2 282
	Total	322	233	403	405	458	539	510	459	425	425	358	316	4 853
Södermanlands län	Man	12	12	18	17	30	31	28	36	29	23	30	26	292
	Kvinna	21	16	20	23	22	47	32	21	23	31	32	35	323
	Total	33	28	38	40	52	78	60	57	52	54	62	61	615
Värmlands län	Man	46	36	33	43	68	74	75	77	66	51	40	46	655
	Kvinna	47	38	24	32	46	59	57	59	38	32	37	49	518
	Total	93	74	57	75	114	133	132	136	104	83	77	95	1 173
Västerbottens län	Man	44	36	43	31	77	80	76	68	74	61	45	50	685
	Kvinna	41	35	45	45	67	79	70	55	72	64	57	58	688
	Total	85	71	88	76	144	159	146	123	146	125	102	108	1 373
Västernorrlands län	Man	15	10	15	23	18	33	40	30	30	25	17	25	281
	Kvinna	23	23	6	19	26	29	28	22	24	19	21	22	262
	Total	38	33	21	42	44	62	68	52	54	44	38	47	543
Västmanlands län	Man	28	34	26	52	79	85	73	83	74	61	47	42	684
	Kvinna	33	28	21	31	67	66	51	60	43	47	45	33	525
	Total	61	62	47	83	146	151	124	143	117	108	92	75	1 209
Västra Götalands län	Man	131	99	120	165	176	243	250	220	218	228	200	157	2 207
	Kvinna	113	92	109	135	146	195	163	140	144	159	150	120	1 666
	Total	244	191	229	300	322	438	413	360	362	387	350	277	3 873
Total		1 040	859	1 046	1 224	1 528	1 887	1 872	1 595	1 520	1 492	1 338	1 150	16 551

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	3	5	4	7	4	1	2	3	2	2	4	17	54
	Kvinna	14	18	7	6	4	2	-	4	6	4	15	29	109
	Total	17	23	11	13	8	3	2	7	8	6	19	46	163
Gävleborgs län	Man	3	7	7	1	-	2	1	-	-	2	3	6	32
	Kvinna	16	19	17	7	1	3	-	-	1	4	8	10	86
	Total	19	26	24	8	1	5	1	-	1	6	11	16	118
Hallands län	Man	14	14	9	4	1	3	4	1	2	2	13	30	97
	Kvinna	24	58	29	11	2	1	7	2	4	4	30	58	230
	Total	38	72	38	15	3	4	11	3	6	6	43	88	327
Jämtlands län	Man	-	2	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	6
	Kvinna	3	4	5	2	1	-	-	-	-	1	3	2	21
	Total	3	6	5	6	1	-	-	-	-	1	3	2	27
Kalmar län	Man	17	17	21	2	4	3	5	5	1	1	11	18	105
	Kvinna	47	43	46	8	5	5	6	2	9	8	26	53	258
	Total	64	60	67	10	9	8	11	7	10	9	37	71	363
Kronobergs län	Man	5	5	7	-	-	-	1	-	-	1	5	7	31
	Kvinna	11	19	9	1	1	1	-	-	-	2	21	18	83
	Total	16	24	16	1	1	1	1	-	-	3	26	25	114
Skåne län	Man	88	136	81	44	32	43	38	32	41	41	72	192	840
	Kvinna	217	309	191	76	85	99	77	60	62	71	143	385	1 775
	Total	305	445	272	120	117	142	115	92	103	112	215	577	2 615
Södermanlands län	Man	10	9	21	3	3	6	2	2	3	4	9	18	90
	Kvinna	30	27	38	9	6	8	5	3	13	12	29	29	209
	Total	40	36	59	12	9	14	7	5	16	16	38	47	299
Värmlands län	Man	13	10	20	7	4	5	4	5	8	8	22	18	124
	Kvinna	33	34	48	20	10	8	11	8	14	10	38	22	256
	Total	46	44	68	27	14	13	15	13	22	18	60	40	380
Västerbottens län	Man	23	24	26	10	15	11	7	8	8	22	33	20	207
	Kvinna	68	63	80	32	14	14	14	15	22	50	72	60	504
	Total	91	87	106	42	29	25	21	23	30	72	105	80	711
Västernorrlands län	Man	7	10	15	8	1	-	2	2	4	7	14	8	78
	Kvinna	24	38	45	11	5	1	5	1	6	14	42	37	229
	Total	31	48	60	19	6	1	7	3	10	21	56	45	307
Västmanlands län	Man	12	7	29	16	14	24	12	14	13	16	34	33	224
	Kvinna	26	25	69	15	26	16	8	24	21	36	80	51	397
	Total	38	32	98	31	40	40	20	38	34	52	114	84	621
Västra Götalands län	Man	95	83	89	15	24	19	10	21	25	24	91	160	656
	Kvinna	186	200	191	33	35	25	48	24	45	58	233	306	1 384
	Total	281	283	280	48	59	44	58	45	70	82	324	466	2 040
Total		989	1 186	1 104	352	297	300	269	236	310	404	1 051	1 587	8 085

Antal skadade efter motpart, färsätt och allvarlighetsgrad, samtliga områden

Färsätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	3 518	12	45	19	2	298	31	7	1	1	15	3 949
	4-8	4 235	7	14	4	2	97	4	2	3	2	8	4 378
	9-15	313	3	3	-	-	23	-	1	1	-	1	345
	16-	19	-	-	-	-	9	-	2	3	-	-	33
	<i>Total</i>	8 085	22	62	23	4	427	35	12	8	3	24	8 705
Cykel	1-3	2 675	21	235	19	2	431	13	12	-	4	18	3 430
	4-8	1 497	10	113	15	1	132	4	5	1	4	11	1 793
	9-15	169	5	11	1	-	30	1	2	-	1	2	222
	16-	19	1	1	-	-	8	-	1	-	-	2	32
	<i>Total</i>	4 360	37	360	35	3	601	18	20	1	9	33	5 477
Moped	1-3	537	5	8	46	3	200	-	7	1	6	6	819
	4-8	214	2	1	9	-	56	-	1	-	3	2	288
	9-15	34	-	2	2	-	16	-	2	-	-	1	57
	16-	6	-	-	-	-	4	-	2	-	-	1	13
	<i>Total</i>	791	7	11	57	3	276	-	12	1	9	10	1 177
Motorcykel	1-3	272	2	1	-	14	77	-	3	-	9	5	383
	4-8	175	-	1	1	5	50	-	2	-	9	4	247
	9-15	44	-	-	-	2	15	-	1	-	4	-	66
	16-	17	-	-	-	2	9	-	2	-	-	1	31
	<i>Total</i>	508	2	2	1	23	151	-	8	-	22	10	727
Personbil	1-3	2 221	5	2	4	14	3 728	92	411	12	290	67	6 846
	4-8	300	1	-	-	-	310	4	49	2	21	9	696
	9-15	98	-	1	-	-	88	5	25	1	11	6	235
	16-	39	-	-	-	1	27	2	7	2	5	1	84
	<i>Total</i>	2 658	6	3	4	15	4 153	103	492	17	327	83	7 861
Buss	1-3	135	3	-	-	-	24	7	9	1	1	16	196
	4-8	27	1	-	-	-	2	-	2	-	-	2	34
	9-15	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	171	4	-	-	-	26	7	11	1	1	18	239
Spårb.ford.	1-3	5	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	7
	4-8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	10
Lastbil	1-3	80	-	1	-	-	46	7	32	1	5	1	173
	4-8	13	-	-	-	-	2	1	3	-	-	-	19
	9-15	4	-	-	-	-	1	-	3	-	-	-	8
	16-	4	-	-	-	-	1	-	4	-	-	1	10
	<i>Total</i>	101	-	1	-	-	50	8	42	1	5	2	210
Övrigt	1-3	111	1	-	-	1	22	1	10	-	-	4	150
	4-8	59	-	-	-	-	4	-	-	-	1	2	66
	9-15	10	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	12
	16-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	<i>Total</i>	181	1	-	-	1	28	1	10	-	1	7	230
Total		16 863	80	439	120	49	5 712	172	607	29	377	188	24 636

Antal skadade efter motpart, färdssätt och allvarlighetsgrad, Blekinge län

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	73	-	1	-	-	5	1	1	-	-	-	81
	4-8	84	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	86
	9-15	6	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	8
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	163	-	2	-	-	8	1	1	-	-	-	175
Cykel	1-3	80	-	11	-	-	9	1	-	-	1	-	102
	4-8	39	1	1	-	-	1	-	-	-	-	-	42
	9-15	6	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
	16-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	<i>Total</i>	126	2	12	-	-	11	1	-	-	1	-	153
Moped	1-3	42	-	-	4	-	13	-	-	-	1	-	60
	4-8	12	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	15
	9-15	4	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	5
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	58	-	-	5	-	16	-	-	-	1	-	80
Motorcykel	1-3	9	-	-	-	-	4	-	-	-	-	1	14
	4-8	8	-	-	-	-	3	-	1	-	1	-	13
	9-15	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	16-	1	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	4
	<i>Total</i>	19	-	-	-	2	8	-	1	-	1	2	33
Personbil	1-3	85	-	-	1	1	122	-	11	-	7	3	230
	4-8	7	-	-	-	-	9	1	-	-	-	2	19
	9-15	1	-	-	-	-	7	-	-	-	-	1	9
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	94	-	-	1	1	138	1	11	-	7	6	259
Buss	1-3	5	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	6
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	5	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	6
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
Övrigt	1-3	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3
	4-8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	5
Total		469	2	14	6	3	185	3	13		10	8	713

Antal skadade efter motpart, färdssätt och allvarlighetsgrad, Gävleborgs län

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	35	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	38
	4-8	75	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	76
	9-15	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	118	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	122
Cykel	1-3	16	-	1	1	-	5	-	1	-	-	-	24
	4-8	16	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	17
	9-15	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
	16-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	37	-	2	1	-	6	-	1	-	-	-	47
Moped	1-3	6	-	-	1	-	5	-	-	-	-	-	12
	4-8	3	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
	<i>Total</i>	9	-	-	1	-	6	-	-	-	-	1	17
Motorcykel	1-3	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
	4-8	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3
	9-15	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
	16-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	<i>Total</i>	8	-	-	-	1	3	-	-	-	-	-	12
Personbil	1-3	46	-	-	-	-	77	1	11	-	6	-	141
	4-8	6	-	-	-	-	17	-	1	-	-	-	24
	9-15	1	-	-	-	-	3	-	1	-	-	1	6
	16-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	1	-	4
	<i>Total</i>	54	-	-	-	1	97	1	14	-	7	1	175
Buss	1-3	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	4-8	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	2
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	2	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	4
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	2
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	2
Övrigt	1-3	9	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	10
	4-8	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
	9-15	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	13	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	15
Total		241		2	2	2	119	1	18		7	2	394

Antal skadade efter motpart, färsätt och allvarlighetsgrad, Hallands län

Färsätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	147	-	5	1	-	23	2	-	-	1	2	181
	4-8	167	-	-	-	-	5	-	-	-	-	3	175
	9-15	11	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	12
	16-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	<i>Total</i>	327	-	5	1	-	29	2	-	-	1	5	370
Cykel	1-3	184	1	10	1	-	29	2	-	-	-	2	229
	4-8	103	-	12	3	-	7	1	-	-	-	-	126
	9-15	11	-	1	-	-	2	-	-	-	-	-	14
	16-	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	<i>Total</i>	300	2	23	4	-	38	3	-	-	-	2	372
Moped	1-3	49	-	1	2	-	10	-	2	-	-	-	64
	4-8	18	-	-	-	-	7	-	-	-	1	-	26
	9-15	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	68	-	1	2	-	18	-	2	-	1	-	92
Motorcykel	1-3	20	-	-	-	3	3	-	-	-	1	-	27
	4-8	10	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	12
	9-15	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	35	-	-	-	3	4	-	1	-	1	-	44
Personbil	1-3	144	-	-	-	1	225	2	27	-	18	5	422
	4-8	14	-	-	-	-	16	-	2	-	-	2	34
	9-15	5	-	-	-	-	2	1	1	-	-	-	9
	16-	4	-	-	-	-	1	-	-	2	1	-	8
	<i>Total</i>	167	-	-	-	1	244	3	30	2	19	7	473
Buss	1-3	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	5	-	-	-	-	2	-	1	-	1	-	9
	4-8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	2
	<i>Total</i>	8	-	-	-	-	2	-	2	-	1	-	13
Övrigt	1-3	15	-	-	-	-	2	-	2	-	-	-	19
	4-8	15	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	16
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	30	-	-	-	-	4	-	2	-	-	-	36
Total		935	2	29	7	4	339	8	38	2	23	14	1 401

Antal skadade efter motpart, färdssätt och allvarlighetsgrad, Jämtlands län

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	10
	4-8	17	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	19
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	27	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1	30
Cykel	1-3	6	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	8
	4-8	9	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	10
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	15	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	18
Moped	1-3	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	5
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	5
Motorcykel	1-3	4	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1	7
	4-8	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	2
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	5	-	-	-	-	3	-	-	-	1	1	10
Personbil	1-3	9	-	-	-	-	22	-	2	-	14	6	53
	4-8	9	-	-	-	-	18	-	1	-	1	1	30
	9-15	2	-	-	-	-	2	-	-	-	1	-	5
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	21	-	-	-	-	42	-	3	-	16	7	89
Buss	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	3
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	3
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	4
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	1	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	5
Övrigt	1-3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	4-8	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Total		78	1				52	2	5		17	10	165

Antal skadade efter motpart, färdstätt och allvarlighetsgrad, Kalmar län

Färdstätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	141	-	-	-	-	9	-	-	-	-	2	152
	4-8	210	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	213
	9-15	10	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	12
	16-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	Total	363	1	-	-	1	12	-	-	-	-	-	2	379
Cykel	1-3	107	-	14	-	1	24	-	-	-	-	-	146
	4-8	53	1	4	-	-	9	-	-	-	-	-	67
	9-15	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	162	1	18	-	1	34	-	-	-	-	-	-
Moped	1-3	21	-	-	2	-	8	-	-	-	-	-	31
	4-8	7	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	12
	9-15	1	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	3
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	29	-	-	2	-	14	-	1	-	-	-	-
Motorcykel	1-3	10	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	12
	4-8	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
	9-15	3	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	5
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Total	19	-	-	-	-	3	-	-	-	1	-	-	23
Personbil	1-3	104	-	-	-	-	119	2	15	-	18	2	260
	4-8	17	-	-	-	-	10	1	4	-	2	-	34
	9-15	5	-	-	-	-	1	-	2	-	-	1	9
	16-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	Total	127	-	-	-	-	131	3	21	-	20	3	-	305
Buss	1-3	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	3	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	3	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
Övrigt	1-3	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
	4-8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	4	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
Total		707	2	18	2	2	196	3	24		21	5	980

Antal skadade efter motpart, färdstätt och allvarlighetsgrad, Kronobergs län

Färdstätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total		
Fotgängare	1-3	28	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	31		
	4-8	79	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	79		
	9-15	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7		
	16-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1		
	<i>Total</i>		114	-	-	-	-	3	-	1	-	-	-	118	
Cykel	1-3	24	-	1	-	-	9	-	-	-	-	-	34		
	4-8	17	-	4	-	-	2	-	1	-	-	-	24		
	9-15	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	4		
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	<i>Total</i>		44	-	6	-	-	11	-	1	-	-	-	62	
Moped	1-3	6	-	-	-	-	4	-	-	-	1	-	11		
	4-8	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	4		
	9-15	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3		
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	<i>Total</i>		9	-	-	-	-	8	-	-	-	1	-	18	
Motorcykel	1-3	7	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	8		
	4-8	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3		
	9-15	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3		
	16-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1		
	<i>Total</i>		11	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	15	
Personbil	1-3	59	-	-	1	-	49	-	1	-	11	-	121		
	4-8	10	-	-	-	-	2	-	2	-	1	-	15		
	9-15	1	-	-	-	-	4	-	2	-	-	-	7		
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	<i>Total</i>		70	-	-	1	-	55	-	5	-	12	-	143	
Buss	1-3	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	5		
	4-8	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2		
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	<i>Total</i>		1	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	7	
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	<i>Total</i>		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Lastbil	1-3	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	5		
	4-8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1		
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	<i>Total</i>		4	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	6	
Övrigt	1-3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2		
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	<i>Total</i>		2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
Total			255		6		1		89		7		13		371

Antal skadade efter motpart, färsätt och allvarlighetsgrad, Skåne län

Färsätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	1 194	7	18	10	1	99	12	3	-	-	3	1 347
	4-8	1 311	6	9	2	-	35	2	-	-	1	-	1 366
	9-15	103	2	1	-	-	3	-	-	-	-	-	109
	16-	7	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	10
	Total	2 615	15	28	12	1	140	14	3	-	1	3	2 832
Cykel	1-3	906	7	95	5	-	180	6	5	-	1	3	1 208
	4-8	505	5	54	5	-	53	3	2	-	1	4	632
	9-15	61	2	2	-	-	10	-	2	-	-	1	78
	16-	4	-	-	-	-	3	-	1	-	-	1	9
	Total	1 476	14	151	10	-	246	9	10	-	2	9	1 927
Moped	1-3	147	4	5	10	1	50	-	3	-	-	-	220
	4-8	50	1	-	3	-	16	-	-	-	-	2	72
	9-15	6	-	1	1	-	3	-	1	-	-	-	12
	16-	3	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	6
	Total	206	5	6	14	1	71	-	5	-	-	2	310
Motorcykel	1-3	79	-	-	-	4	24	-	1	-	1	-	109
	4-8	57	-	-	-	2	11	-	-	-	3	2	75
	9-15	8	-	-	-	1	1	-	-	-	1	-	11
	16-	3	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	6
	Total	147	-	-	-	7	39	-	1	-	5	2	201
Personbil	1-3	559	1	1	1	2	1 062	27	85	-	34	17	1 789
	4-8	66	-	-	-	-	72	1	9	-	-	1	149
	9-15	21	-	1	-	-	23	-	4	-	1	2	52
	16-	11	-	-	-	-	12	1	-	-	-	1	25
	Total	657	1	2	1	2	1 169	29	98	-	35	21	2 015
Buss	1-3	59	2	-	-	-	6	4	-	-	-	1	72
	4-8	15	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	16
	9-15	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	78	2	-	-	-	7	4	-	-	-	1	92
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	19	-	1	-	-	22	2	10	-	-	-	54
	4-8	2	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	5
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2
	16-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
	Total	21	-	1	-	-	22	3	15	-	-	-	62
Övrigt	1-3	15	-	-	-	-	8	-	-	-	-	1	24
	4-8	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	19	-	-	-	-	8	-	-	-	-	2	29
Total		5 219	37	188	37	11	1 702	59	132	-	43	40	7 468

Antal skadade efter motpart, färdssätt och allvarlighetsgrad, Södermanlands län

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	121	-	2	1	-	9	1	-	-	-	1	135
	4-8	165	-	-	1	-	3	-	-	-	-	-	169
	9-15	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	299	-	2	2	-	12	1	-	-	-	1	317
Cykel	1-3	87	-	9	-	-	16	-	2	-	-	2	116
	4-8	52	-	4	-	-	7	-	-	-	1	-	64
	9-15	5	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	8
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	144	-	13	-	-	26	-	2	-	1	2	188
Moped	1-3	25	1	-	-	-	8	-	-	-	-	-	34
	4-8	8	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	9
	9-15	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	36	1	-	-	-	9	-	-	-	-	1	47
Motorcykel	1-3	8	-	-	-	-	5	-	-	-	1	-	14
	4-8	6	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	8
	9-15	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
	16-	3	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4
	<i>Total</i>	22	-	-	-	-	8	-	-	-	1	-	31
Personbil	1-3	110	-	1	-	-	124	6	8	-	11	3	263
	4-8	10	-	-	-	-	12	-	5	-	1	1	29
	9-15	11	-	-	-	-	4	-	3	-	1	-	19
	16-	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
	<i>Total</i>	133	-	1	-	-	141	6	16	-	13	4	314
Buss	1-3	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	3	-	-	-	-	2	-	2	-	3	-	10
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	4	-	-	-	-	2	-	2	-	3	-	11
Övrigt	1-3	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	4-8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Total		642	2	16	2		199	7	20		18	8	914

Antal skadade efter motpart, färsätt och allvarlighetsgrad, Värmlands län

Färsätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	173	-	4	1	-	17	-	-	-	-	-	195
	4-8	190	-	1	-	-	7	-	-	-	-	1	199
	9-15	17	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	20
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	380	-	5	1	-	26	-	1	-	-	1	414
Cykel	1-3	182	1	16	-	-	24	-	1	-	-	1	225
	4-8	105	-	4	1	-	5	-	1	-	-	3	119
	9-15	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	12
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	298	1	20	1	-	29	-	2	-	-	5	356
Moped	1-3	36	-	-	1	-	13	-	-	-	-	-	50
	4-8	14	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	15
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	51	-	-	2	-	13	-	-	-	-	-	66
Motorcykel	1-3	15	-	-	-	-	5	-	-	-	3	-	23
	4-8	13	-	-	-	-	7	-	-	-	1	-	21
	9-15	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	29	-	-	-	-	13	-	-	-	4	-	46
Personbil	1-3	202	-	-	-	1	245	3	36	-	41	5	533
	4-8	32	-	-	-	-	24	1	5	-	5	2	69
	9-15	9	-	-	-	-	8	1	-	-	2	1	21
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Total	244	-	-	-	1	277	5	41	-	48	8	624
Buss	1-3	4	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	6
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	4	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	6
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	8	-	-	-	-	3	-	4	-	1	1	17
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	8	-	-	-	-	3	-	5	-	1	1	18
Övrigt	1-3	12	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	15
	4-8	6	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	7
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	19	-	-	-	-	1	-	3	-	-	-	23
Total		1 033	1	25	4	1	364	5	52	-	53	15	1 553

Antal skadade efter motpart, färdssätt och allvarlighetsgrad, Västerbottens län

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	359	3	3	2	-	27	1	-	-	-	1	396
	4-8	332	-	-	1	-	1	1	-	-	-	1	336
	9-15	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	19
	16-	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	4
	Total	711	3	3	3	-	30	2	-	-	-	3	755
Cykel	1-3	315	5	25	1	-	39	1	-	-	-	-	386
	4-8	142	1	8	-	-	8	-	-	-	-	-	159
	9-15	9	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	12
	16-	4	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	6
	Total	470	6	35	1	-	48	1	-	-	1	1	563
Moped	1-3	38	-	2	8	1	16	-	-	-	-	1	66
	4-8	15	1	1	1	-	5	-	-	-	-	-	23
	9-15	2	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	6
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	55	1	3	9	1	25	-	-	-	-	1	95
Motorcykel	1-3	16	-	-	-	-	3	-	-	-	2	-	21
	4-8	4	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	6
	9-15	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	16-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	Total	21	-	-	1	-	6	-	-	-	2	-	30
Personbil	1-3	119	1	-	1	1	300	8	34	-	26	8	498
	4-8	14	-	-	-	-	10	-	4	-	1	-	29
	9-15	5	-	-	-	-	1	1	2	-	2	-	11
	16-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
	Total	144	1	-	1	1	311	9	40	-	29	8	544
Buss	1-3	17	1	-	-	-	1	1	1	-	-	15	36
	4-8	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	21	1	-	-	-	1	1	1	-	-	16	41
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	8	-	-	-	-	2	-	2	1	-	-	13
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Total	10	-	-	-	-	2	-	2	1	-	-	15
Övrigt	1-3	22	-	-	-	-	6	1	2	-	-	2	33
	4-8	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	9-15	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	4
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	28	-	-	-	-	7	1	2	-	-	3	41
Total		1 460	12	41	15	2	430	14	45	1	32	32	2 084

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	108	-	-	-	-	7	2	-	-	-	-	117
	4-8	182	-	-	-	-	4	-	1	-	-	-	187
	9-15	17	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	18
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	307	-	-	-	-	12	2	1	-	-	-	322
Cykel	1-3	38	1	3	-	-	5	-	-	-	-	-	47
	4-8	24	-	2	-	-	3	-	-	-	-	-	29
	9-15	6	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	7
	16-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	<i>Total</i>	71	1	5	-	-	9	-	-	-	-	-	86
Moped	1-3	20	-	-	-	-	5	-	-	-	2	-	27
	4-8	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
	9-15	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	30	-	-	-	-	5	-	-	-	2	-	37
Motorcykel	1-3	7	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	14
	4-8	4	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	5
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	12	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	20
Personbil	1-3	104	-	-	-	-	164	6	24	-	16	2	316
	4-8	11	-	-	-	-	15	-	-	-	1	-	27
	9-15	6	-	-	-	-	3	-	1	-	1	-	11
	16-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2
	<i>Total</i>	121	-	-	-	-	182	6	27	-	18	2	356
Buss	1-3	3	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	8
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	3	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	8
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	7	-	-	-	-	1	-	2	-	-	-	10
	4-8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	8	-	-	-	-	1	-	2	-	-	-	11
Övrigt	1-3	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	6
	4-8	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	4
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	7	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	10
Total		559	1	5	-	-	218	8	35	-	20	4	850

Antal skadade efter motpart, färsätt och allvarlighetsgrad, Västmanlands län

Färsätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	288	1	7	-	-	12	3	1	-	-	1	313
	4-8	310	-	1	-	-	10	-	1	-	1	-	323
	9-15	22	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	25
	16-	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3
	<i>Total</i>	621	1	8	-	-	27	3	2	-	1	1	664
Cykel	1-3	296	2	18	4	-	22	1	-	-	-	-	343
	4-8	165	-	6	2	-	5	-	-	-	-	-	178
	9-15	15	-	1	1	-	3	-	-	-	-	-	20
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	476	2	25	7	-	30	1	-	-	-	-	541
Moped	1-3	27	-	-	1	-	10	-	-	-	-	2	40
	4-8	19	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	20
	9-15	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	47	-	1	1	-	11	-	-	-	-	2	62
Motorcykel	1-3	19	-	-	-	5	3	-	1	-	-	-	28
	4-8	16	-	-	-	-	3	-	-	-	1	-	20
	9-15	3	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	39	-	-	-	5	7	-	1	-	1	-	53
Personbil	1-3	113	-	-	-	-	243	5	26	-	12	-	399
	4-8	19	1	-	-	-	22	-	1	-	2	-	45
	9-15	8	-	-	-	-	7	1	1	-	-	-	17
	16-	1	-	-	-	-	1	1	1	-	2	-	6
	<i>Total</i>	141	1	-	-	-	273	7	29	-	16	-	467
Buss	1-3	13	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	14
	4-8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	15	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	16
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	6	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	8
	4-8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	8	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	10
Övrigt	1-3	9	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	11
	4-8	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	15	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	17
Total		1 362	4	34	8	5	352	11	33		18	3	1 830

Antal skadade efter motpart, färdstätt och allvarlighetsgrad, Västra Götalands län

Färdstätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	842	1	5	4	1	84	9	2	1	-	4	953
	4-8	1 113	1	3	-	1	25	1	-	3	-	3	1 150
	9-15	81	-	1	-	-	11	-	-	1	-	-	94
	16-	4	-	-	-	-	2	-	1	3	-	-	10
	<i>Total</i>	2 040	2	9	4	2	122	10	3	8	-	7	2 207
Cykel	1-3	434	4	32	7	1	67	2	3	-	2	10	562
	4-8	267	2	14	4	1	30	-	1	1	2	4	326
	9-15	35	2	4	-	-	10	1	-	-	-	-	52
	16-	5	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	8
	<i>Total</i>	741	8	50	11	2	110	3	4	1	4	14	948
Moped	1-3	117	-	-	17	1	56	-	2	1	2	3	199
	4-8	58	-	-	4	-	15	-	1	-	2	-	80
	9-15	12	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	17
	16-	3	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	6
	<i>Total</i>	190	-	-	21	1	78	-	4	1	4	3	302
Motorcykel	1-3	72	2	1	-	2	18	-	1	-	1	3	100
	4-8	50	-	1	-	3	16	-	-	-	2	2	74
	9-15	14	-	-	-	-	8	-	1	-	2	-	25
	16-	5	-	-	-	-	3	-	2	-	-	-	10
	<i>Total</i>	141	2	2	-	5	45	-	4	-	5	5	209
Personbil	1-3	567	3	-	-	8	976	32	131	12	76	16	1 821
	4-8	85	-	-	-	-	83	-	15	2	7	-	192
	9-15	23	-	-	-	-	23	1	8	1	3	-	59
	16-	10	-	-	-	-	11	-	3	-	1	-	25
	<i>Total</i>	685	3	-	-	8	1 093	33	157	15	87	16	2 097
Buss	1-3	31	-	-	-	-	6	2	1	1	1	-	42
	4-8	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
	9-15	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	39	-	-	-	-	6	2	1	1	1	-	50
Spårvagn	1-3	5	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	7
	4-8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Total</i>	8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	10
Lastbil	1-3	18	-	-	-	-	9	3	7	-	-	-	37
	4-8	6	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	8
	9-15	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	16-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	-	1	4
	<i>Total</i>	25	-	-	-	-	12	3	10	-	-	1	51
Övrigt	1-3	16	-	-	-	1	1	-	2	-	-	-	20
	4-8	13	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	14
	9-15	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	<i>Total</i>	34	-	-	-	1	1	-	2	-	1	-	39
Total		3 903	16	61	36	19	1 467	51	185	26	102	47	5 913

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 personskada	Accidents with other personal injury	Tisdag	Tuesday
-lindrig	-slight	Tjänstevikt	Kerb weight
-svår	-severe	Torsdag	Thursday
Olyckor med dödlig utgång	Fatal accidents	Totalvikt	Total weight
Olyckstyp	Type of accident	Trafikanter	Road users
Omkörning och filbyte	Overtaking and lane-changing	Trafikantgrupper	Groups of road users
Område	Area	Trafikelement	Traffic elements
Onsdag	Wednesday	Trafikmiljö	Traffic environment
Passagerarantal	Number of passengers	Traktor	Tractor
Passagerare	Passenger	Tågolyckor	Train accidents
Per 100 000 invånare	Per 100 000 inhabitants	Tättbebyggt område	Urban area
Personbil	Passenger car	U-sväng	U-turn
-med släp	-with trailer	Under	Less then Information not available
-utan släp	-without trailer	Uppgift saknas	Rear end collision
Personskada	Personal injury	Upphinnande	Without
-lindrig	-slight	Utan	Game
-svår	-severe	Vilt	Road
På 100 000 000 körda kilometer	Per 100 000 000 kilometer traveled	Vägbana	-dry
På 100 000 av medelbefolkning	Per 100 000 of the average population	-torr	-wet
På 100 000 registrerade motorfordon	Per 100 000 registered motor vehicles	-våt	
Ren	Reindeer	Vägbeläggning	Road surface
Risken att dödas/skadas svårt	The risk of being killed/ severely injured	Vägkategori	Road category
		Väglag	Road conditions
		Vägnummer	Road number
		Vägrafikolyckor	Road traffic accidents
		Vägtyp	Type of road
		Ålder	Age
		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.

Trafikanalys
Sveavägen 90
113 59 Stockholm

Tel 010 414 42 00
Fax 010 414 42 10
trafikanalys@trafa.se
www.trafa.se