



Vägtrafikskador 2013 Statistik
Road traffic injuries 2013 2014:8

Vägtrafikskador 2013 **Statistik**
Road traffic injuries 2013 **2014:8**

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 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: 2014-06-12

Rapporten korrigerades 2016-02-09

Förord

Under 2013 omkom 260 personer i vägtrafiken och så låga dödstal har vi inte sett sedan 1940-talet. Föreliggande rapport presenterar den officiella statistiken över dödade och skadade i vägtrafiken. 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 om skador i vägtrafiken 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. Akutsjukvårdens rapportering om vägtrafikskadade personer är därför ett viktigt komplement till den officiella statistiken. Denna statistik kommer snart att vara heltäckande för landet eftersom nästan samtliga akutsjukhus numera förbundit sig att rapportera in uppgifter.

Transportstyrelsen samlar in och kvalitetsgranskar olycksuppgifter från polisen. Trafikanalys är statistikansvarig myndighet och producent av den officiella statistiken. Projektledare för *Vägtrafikskador 2013* har varit Maria Melkersson. Statistik om sjukvårdsrapporterade skadade i STRADA (Bilaga 3) har tagits fram av Tomas Fredlund, Transportstyrelsen.

Stockholm i juni 2014

Per-Åke Vikman
Avdelningschef

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	7
Summary	8
1 Dödade och skadade i vägtrafiken	9
1.1 Antal dödade 1935–2013.....	9
1.2 Skadade i vägtrafiken	13
1.3 Vägtrafikdödade i Europa och Norden	15
2 Trafiksäkerhetens utveckling	19
3 Omständigheter kring dödsolyckorna	23
3.1 Resandet i vägtrafiken	23
3.2 Skyddade och oskyddade trafikanter.....	25
3.3 Olycksplats	26
3.4 Vägtyp och hastighet	29
3.5 Kön	30
3.6 Ålder	31
3.7 Årstid	33
3.8 Veckodag.....	34
3.9 Tid på dygnet	34
3.10 Trafikantgrupper	35
Personbilister.....	37
Gående.....	38
Motorcyklister.....	40
Cyklister.....	41
3.11 Risker i vägtrafiken	42
3.12 Alkohol och vägtrafikdödade.....	46
4 Sjukvårdens rapportering av trafikskadade	49
4.1 Ärende vid trafikskada	49
4.2 Skyddsutrustning	50
5 Avslutande kommentarer	53
6 Fakta om statistiken	55

6.1	Statistikens omfattning.....	55
6.2	Insamling och bearbetning.....	56
6.3	Definitioner och begrepp.....	56
6.4	Kvalitet och jämförbarhet	60
6.5	Uppgifter från andra källor än polisen	62
	Bilaga 1: Polisens rapporteringsblankett	63
	Bilaga 2: Polisrapporterade vägtrafikolyckor (tabellbilaga) / Tables	65
	Bilaga 3: Sjukvårdsrapporterade skadade i STRADA	109
	Engelsk ordlista	117

Sammanfattning

Officiell statistik om dödade och skadade i vägtrafiken baseras på polisrapporterade olyckor. Under 2013 omkom 260 personer olyckor i den svenska vägtrafiken. Det är 25 personer färre än året innan och en minskning med 9 procent. Därutöver omkom 28 personer till följd av självmord i vägtrafiken. Från och med år 2010 exkluderas självmord och andra avsiktliga händelser från den officiella statistiken över omkomna i vägtrafiken. Detta betyder att Sverige nu har en definition för omkommen i vägtrafikolycka som är närmare den internationella definitionen.¹

Under 2013 rapporterade polisen om 14 816 vägtrafikolyckor där personskada uppstod (lindrigt skadad, svårt skadad eller dödad). I dessa olyckor dödades alltså 260 personer medan 2 716 skadades svårt och 17 543 skadades lindrigt.

Av dem som omkom i vägtrafiken under 2013 var den största trafikantgruppen personbilister (55 procent av alla omkomna) med gående som näst största grupp (16 procent). Den tredje största gruppen var motorcyklister (15 procent), där alla utom en var förare.

Männen utgjorde 75 procent av samtliga omkomna i vägtrafiken under 2013. När man ser till olika trafikantgrupper är männens andel högst bland motorcyklister (95 procent), buss och lastbil (82 procent) och personbilister (72 procent) medan andelen är lägre bland gående och cyklister (båda grupperna 64 procent).

Under 2013 omkom flest personer under juli månad (33 personer) och augusti samt november månad (28 personer vardera). Lägst antal omkom i mars (13 personer) samt april (14). Antal omkomna olika veckodagar varierar mycket över åren. Under det senaste decenniet har flest dödsfall i trafiken skett på lördagar följt av söndagar och därefter fredagar.

Under 2013 omkom 152 förare av motorfordon i den svenska vägtrafiken. Av dessa hade åtminstone 29 personer eller 19 procent en otillåten mängd alkohol i blodet, det vill säga mer än 0,2 promille alkohol.

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

Summary

Statistics on road traffic accidents resulting in personal injury are based on information from the police. In 2013, 14 816 road traffic accidents involving personal injury (including fatal, severe and slight injury) were reported by the police. In these accidents 260 persons were killed, 2 716 were severely injured and 17 543 slightly injured. In addition, the number of suicides and persons killed in other deliberate acts during 2013 amounted to 28 persons. From the year 2010 the official statistics on road traffic accidents exclude suicides and other deliberate acts. This means that Sweden now has a definition for person killed in road traffic accident which is closer to the international definition.²

Of those killed in road traffic accidents during 2014 the largest group of road users were travelling in passenger cars (55 percent of all killed) with pedestrians as the second largest group (16 percent). The third largest group were motorcyclists (15 percent), all but one drivers.

75 percent of the road traffic victims were men. Looking at different groups of road users, men's share are highest among motorcyclists (95 percent), bus and truck (82 percent) and going by passenger car (72 percent) and lower among pedestrians and cyclists (both groups 64 percent).

The months during 2013 with most deaths in road traffic accidents were July (33 persons) and August and November (28 persons each). The smallest number of people were killed in March (13 persons) and April (14 persons). Annual fluctuations of the number of deaths on different days of the week are large. During the last ten years the largest share of deaths occurred on Saturdays, followed by Sundays and Fridays.

In 2013 152 drivers of motor vehicles were killed in road traffic accidents. Of them at least 29 persons or 19 per cent, had a higher level of blood alcohol than what is legally accepted.

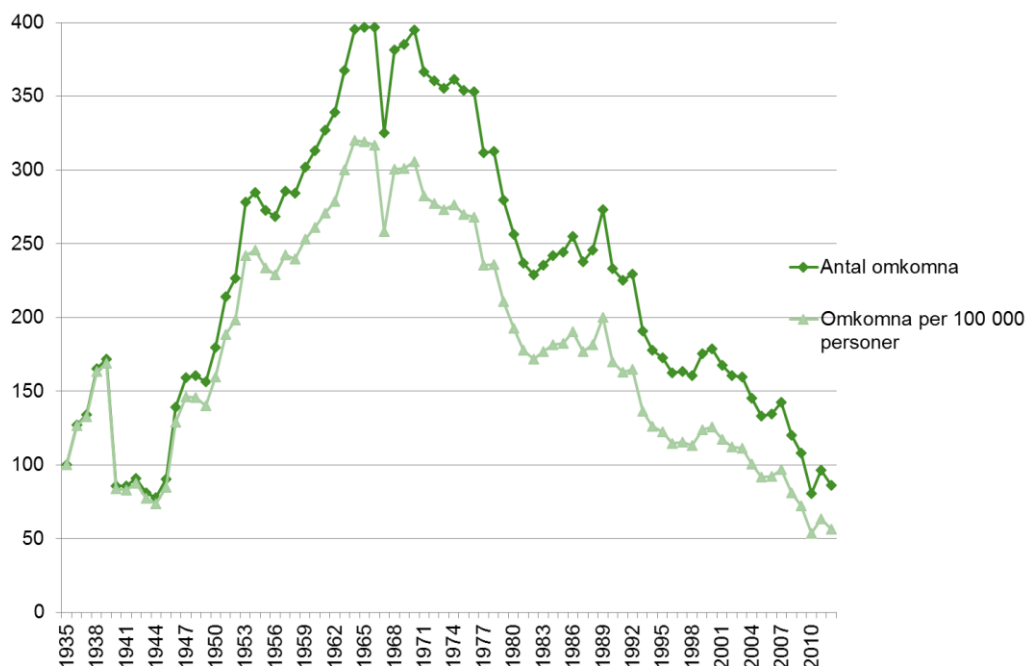
The tables in Appendix are partly translated into English. There is also a List of Terms in Appendix.

² 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 1935–2013

Antal dödade i vägtrafiken har utvecklats mycket gynnsamt de senaste åren och år 2013 uppmättes den lägsta dödsiffran sedan andra världskriget: 260 omkomna personer. Antal omkomna och antal omkomna per 100 000 invånare har utvecklats på likartat sätt enligt Figur 1.1.³ Under de knappt åtta decennier som visas i figuren har naturligtvis den motoriserade trafiken på vägarna mångdubblats.



Figur 1.1: Antal omkomna i vägtrafiken, antal omkomna per 100 000 invånare och per 100 000 bilar i trafik, åren 1935–2013. Index (1935=100).

Källa: Befolkning från SCB, www.scb.se.

Om vi relaterar antal omkomna till bilparkens storlek så har antal omkomna per 100 000 bilar⁴ 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 till år 2013 drygt 5 omkomna per 100 000 bilar.

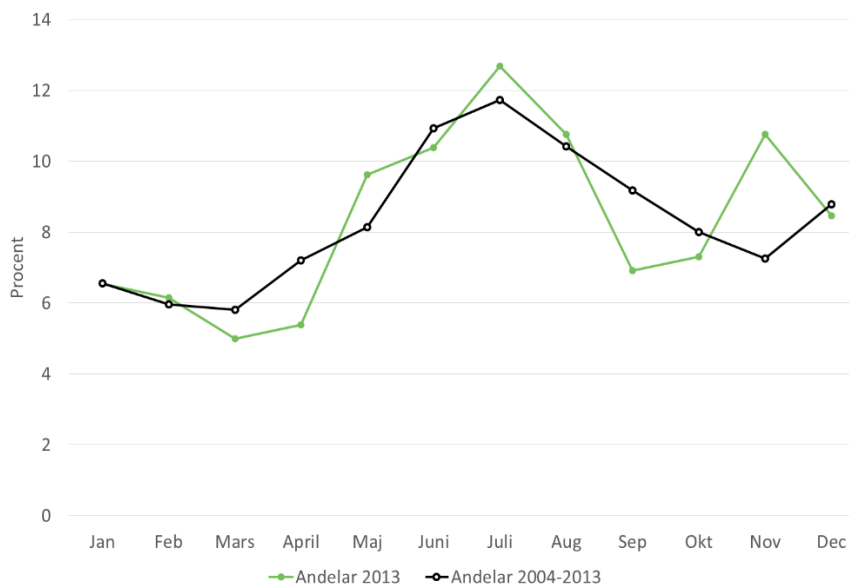
³ Om inte annat sägs är data som visas i figurer från den officiella statistiken (se Bilaga 2).

⁴ Med bilar avses personbilar plus lastbilar och bussar.

Antalet omkomna var som störst på 1960-talet och har sedan dess minskat stadigt med ökningarna enstaka år. Figuren ovan kan ge intrycket att högertrafikomläggningen (september 1967) är en "förklaring" till minskade dödstal efter införandet. Saken är dock den att samtliga nordiska länder haft likartad utveckling med stigande dödstal med de högsta dödstalen på 1960-talet och därefter minskade dödstal (se Figur 1.8) och övriga nordiska länder har haft högertrafik under all modern tid.⁵

Det var fler reformer än högertrafikomläggningen som genomfördes under slutet av 1960-talet i Sverige. Modern kontrollbesiktning infördes 1965 och Trafiksäkerhetsverket bildades 1968. I början av 1970-talet kom reformer som enhetliga hastighetsgränser och obligatoriskt bilbälte. Man kan säga att det moderna trafiksäkerhetsarbetet började ta form mot slutet av 1960-talet och början av 1970-talet.

Under 2013 omkom alltså 260 personer i den svenska vägtrafiken, en minskning med 25 personer eller 9 procent jämfört med 2012. År 2013 var antalet omkomna därmed i nivå med år 2010, med 266 omkomna. En delförklaring till det rekordlåga antalet omkomna 2010 var en vinter med kyla och mycket snö i hela landet. I februari 2010 omkom 8 personer, den lägsta månadssiffran i modern tid. Under 2013 var det, jämfört med genomsnittet för senaste decenniet, få omkomna under april och september och något högre antal i november (Figur 1.2). Man bör dock komma ihåg att de slumpmässiga variationerna över månaderna är stora.

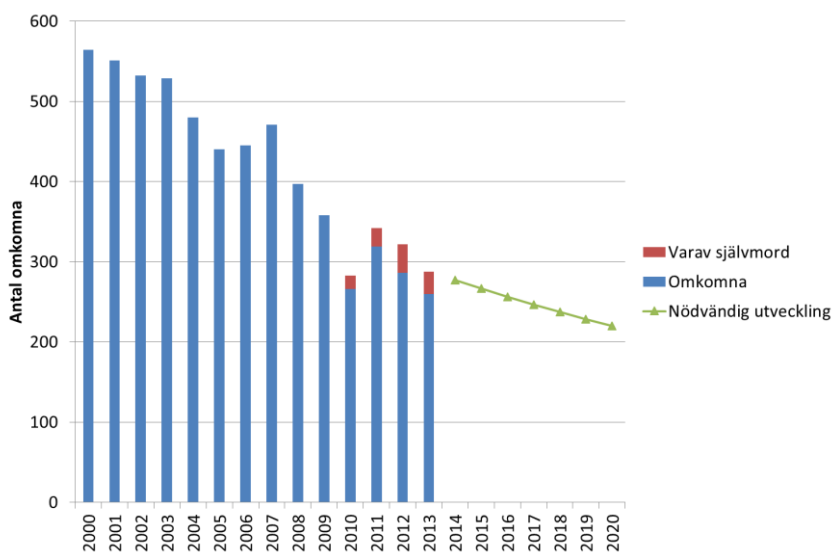


Figur 1.2: Andel (procent) av de omkomna fördelat per månad. År 2013 samt i genomsnitt perioden 2004–2013.

⁵ 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).

I skrivande stund har hittills under 2014, månaderna januari–april, 79 personer omkommit i vägtrafiken, att jämföra med endast 60 under samma fyra månader året innan.⁶ Om de första fyra månaderna 2014 har samma andel av hela årets omkomna som varit fallet de senaste tio åren (25,3 procent), slutar antal omkomna för hela 2014 på drygt 310 omkomna, det vill säga en stor ökning från 2013 års 260 omkomna.

Nollvisionen säger att ingen ska omkomma eller skadas svårt i vägtrafiken. Innan vi når dit finns kvantifierade mål på vägen. Det transportpolitiska målet är att minst halvera antalet omkomna till 2020 jämfört med genomsnittet 2006–2008, vilket skulle innebära maximalt 220 omkomna år 2020. Det senaste decenniet har antal omkomna minskat med i genomsnitt 6,5 procent per år. Om utvecklingen i genomsnitt blir densamma fram till år 2020 så nås målet i förtid. I Figur 1.3 visas hur utvecklingen av antal omkomna måste vara för att vi ska nå målet om maximalt 220 omkomna år 2020. Det krävs en årlig minskning på knappt 4 procent, vilket alltså är en mer blygsam minskning än den vi sett de senaste åren.



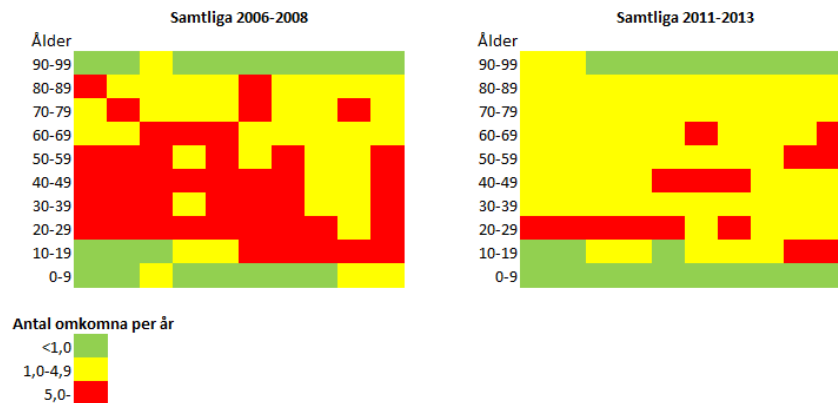
Figur 1.3: Antal omkomna i vägtrafiken år 2000–2013 samt nödvändig utveckling för att nå målet om maximalt 220 omkomna år 2020.

Anm: Antal självmord är inkluderat i antal omkomna t.o.m. år 2009. Först fr.o.m. 2010 exkluderas självmord från den officiella statistiken om omkomna i vägtrafiken.ör olika

För att få en bild av hur långt vi är ifrån nollvisionen vi är för olika åldersgrupper så visar vi antalet omkomna i varje ettårsklass, dels för basåren 2006–2008, dels för de tre senaste åren 2011–2013 (Figur 1.4). I figuren visas ettårsklasser som rutor, där man i första raden nedifrån ser årsklasserna 0–9 år från vänster till höger, i nästa rad 10–19 år etcetera. Varje ruta har en färg: grön om lågt antal

⁶ Transportstyrelsen publicerar preliminära uppgifter över antal omkomna per månad, se www.transportstyrelsen.se

omkomna (<1,0 per år), gul om mellanhögt (1,0–4,9 per år) och rött om många omkomna (5,0 och högre per år). Totalt gick antal omkomna per år från 438 till 288 personer för de två perioderna, en minskning med 34 procent. Vi ser tydligt att antal omkomna minskat i många åldersgrupper men att bland annat unga vuxna (18–24 år) fortfarande är en utsatt grupp i vägtrafiken (se vidare avsnitt 3.6).



Figur 1.4: Antal omkomna per ettårsklass, i genomsnitt per år 2006–2008 respektive 2011–2013.

Anm: Fr.o.m. 2010 exkluderas självmord från statistik över antal omkomna, vilket innebär att de två perioderna inte är helt jämförbara.

Antal omkomna per ettårsklass visas också uppdelat på män och kvinnor (Figur 1.5). Det ger oss en tydlig visuell illustration av dels att män är betydligt mer drabbade av trafikdöd än kvinnor, dels att dödstalen minskar för båda könen. Observera att intervallgränserna halverats för jämförbarhet med motsvarande figur för hela befolkningen (Figur 1.4).

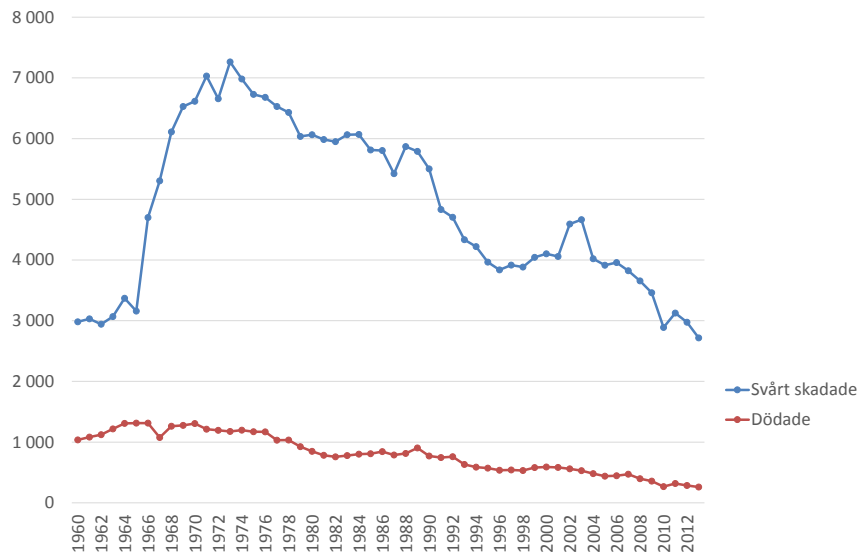


Figur 1.5: Antal omkomna per ettårsklass för män respektive kvinnor, i genomsnitt per år 2006–2008 respektive 2011–2013.

Anm: Fr.o.m. 2010 exkluderas självmord från statistik över antal omkomna, vilket innebär att de två perioderna inte är helt jämförbara.

1.2 Skadade i vägtrafiken

Antalet dödade i vägtrafiken, enligt polisens rapportering, uppvisar en minskande trend sedan slutet av 1960-talet. Antal svårt skadade i trafiken uppvisar så kraftiga variationer över tid att det uppenbarligen också finns en variation i hur och vad som rapporterats (Figur 1.6). Det är inte troligt att sedan 1960-talet antal svårt skadade personer per omkommen verkligen har stigit från 2 till 10. När det gäller polisens rapportering av svårt och lindrigt skadade i vägtrafikolyckor har flera undersökningar visat att dessa uppgifter har stora brister. Många olyckor kommer inte till polisens kännedom och personers skadegrad felklassificeras. Det finns till exempel goda skäl att anta att den officiella statistiken kraftigt underskattar de svårt skadade i vägtrafikolyckor.



Figur 1.6: Antal omkomna och svårt skadade i vägtrafiken, år 1960–2013 enligt officiell statistik (polisens rapportering).

Enligt den officiella statistiken rapporterade polisen om 14 816 vägtrafikolyckor år 2013 där personskada uppstod. Förutom att 260 personer omkom blev i dessa olyckor 2 716 personer svårt skadade och 17 543 lindrigt skadade. För lindriga skador är underrapporteringen än större än för svåra skador. Polisens rapporterade antal svårt skadade som *andel* av de sjukhusvårdade är i genomsnitt 40 procent, som lägst 11 procent för cyklister och som högst 85 procent för bilar (personbilar, lastbilar och bussar).⁷

Transportstyrelsen tar för det årliga resultatarbetet fram ett par olika mått på *allvarligt skadade* i vägtrafiken.⁸ Som allvarligt skadad definieras den som i samband med en vägtrafikolycka fått en skada som ger minst 1 procent medicinsk invaliditet. Med måttet allvarligt skadade mäter man inte fysiska personer utan det är ett beräknat mått som använder sannolikheten att drabbas av medicinsk invaliditet av en trafikskada, utifrån uppgifter från akutsjukhusen och försäkringsbolag. Enligt dessa beräknade mått blev under 2013 ungefär 4 800 personer *allvarligt skadade* (1 procent invaliditet) och 672 personer *mycket allvarligt skadade* (10 procent invaliditet).

Akutsjukhusens rapportering till STRADA-sjukvård inkluderar även fallolyckor, också kallat gående singel. Fallolyckorna ingår inte i den officiella statistiken om vägtrafikolyckor som endast inkluderar olyckor där minst ett fordon i rörelse är inblandat. Fallolyckorna är dock ett stort trafiksäkerhets- och hälsoproblem och utgör så mycket som 35 procent av de totalt 41 000 skadade personerna i STRADA-sjukvård under 2013.

⁷ Se Vägtrafikskador 2012 (Trafikanalys Statistik 2013:9), avsnitt 1.2.

⁸ Hur måttet är konstruerat beskrivs i *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2013 Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020* (Trafikverket, Publikationsnummer 2014:068).

Om man exkluderar gående singel (fallolyckorna) ur STRADA-sjukvård, och som alltså inte ingår i officiell statistik, är den största differensen mellan STRADA-sjukvård och officiell statistik cyklisternas andel. I officiell statistik över svårt skadade utgör cyklisterna 11 procent och i STRADA-sjukvård hela 40 procent. Medan officiell statistik räknar med runt 300 svårt skadade cyklister finns i STRADA-sjukvård nära 11 000 cyklister. I statistik om trafikskadade som varit på inskrivna på sjukhus minst 24 timmar finns knappt 3 000 skadade cyklister per år.⁹ Polisen är helt enkelt inte närvarande vid så många cykelolyckor. Cyklister är dessutom en trafikantgrupp som till stor del skadas i singelolyckor.

Cyklisternas antal och andel av de skadade är kanske det allra tydligaste exemplet på att olika källor kan ge väldigt olika bilder av olika trafikantgruppers säkerhet. Trafikanalys och Transportstyrelsen har tillsammans initierat ett projekt för att jämföra de tre potentiella källorna till att mäta antal skadade i trafiken: polisens rapportering (officiell statistik idag), STRADA-sjukvård (se kapitel 4) och sjukvårdens patientregister.¹⁰ De tre källorna har alla sina brister och förtjänster. Resultat av analysen kommer att publiceras senare under 2014.

Det pågår i skrivande stund (till december 2014) en utredning om hur undersökning av olyckor på väg och järnväg ska genomföras och registreras samt hur sekretess vid dessa undersökningar ska hanteras.¹¹ I utredningens delbetänkande nämns att polisens rapporteringssystem PUST lett till problem med registrering i STRADA under 2013.¹² Detta gör att antal skadade i STRADA (både polis- och sjukvårdsrapporteringen) troligen är underskattade för 2013. Antal omkomna är dock kontrollerade mot flera andra källor och troligen av god kvalitet.

1.3 Vägtrafikdödade i Europa och Norden

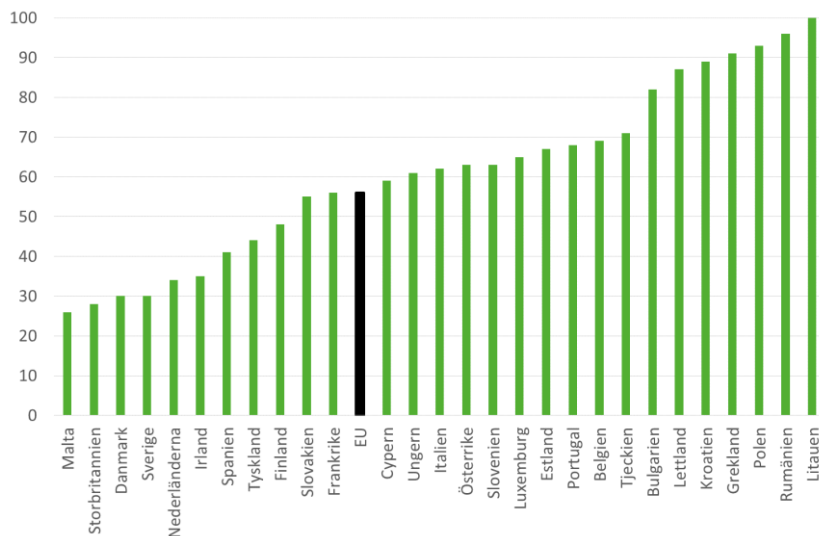
Sverige ligger sedan länge bland de länder i Europa som har allra lägst antal dödade per invånare och framhålls ofta som ett föregångsland på trafiksäkerhetsområdet. Sverige har ungefär hälften så många trafikdödade per invånare som EU i genomsnitt (Figur 1.7).

⁹ Se *Vägtrafikskadade i sjukvården 2011* (Trafikanalys Statistik 2013:23).

¹⁰ Se föregående fotnot.

¹¹ Dir. 2013:65

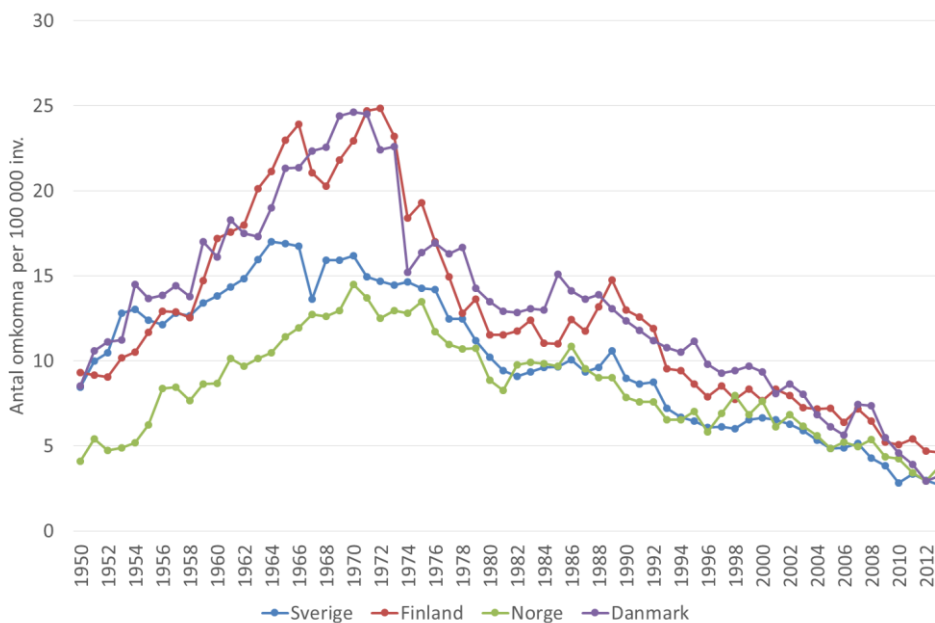
¹² SOU 2014:24 (sidan 40)



Figur 1.7: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljon invånare i EU. År 2012.

Källa: CARE (EU road accidents database) or national publications. European Commission / Directorate General Mobility and Transport (se Bilaga 2, Tabell 7.2).

De nordiska länderna ligger alla bra till i bemärkelsen låga dödstal i vägtrafiken. Alla har de också haft likartad utveckling sedan 1950-talet. Sverige och Norge har under de senaste decennierna turats om att ligga lägst samtliga år med något enstaka undantag (se Figur 1.8).

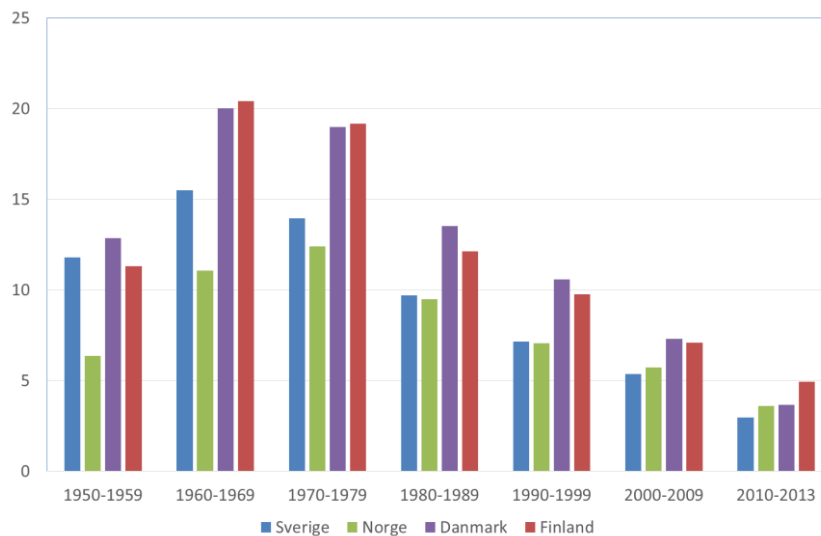


Figur 1.8: Antal dödade i vägtrafikolyckor per 100 000 invånare i Sverige, Norge Danmark och Finland. Åren 1950–2013.

Källa: Nordiskt vägforum (www.nvfnorden.org) (se Bilaga 2, Tabell 7.3).

Anm: Statistiken för alla länder utom Sverige är preliminär för året 2013.

I Figur 1.9 visas antal omkomna per 100 000 invånare för de nordiska länderna under olika decennier från 1950 fram till idag. De relativa skillnaderna mellan de nordiska länderna, mätt som skillnaden mellan högst och lägst dödstal, har en svagt minskande tendens över tid. Norge var mest framgångsrikt vad gällde att förhindra dödsfall i vägtrafiken under 1950- och 1960-talen men övriga nordiska länder kom sedan ifatt. Idag är skillnaderna mellan länderna små, även om Danmark och Finland fortfarande har lite högre dödstal än Sverige och Norge.



Figur 1.9: Antal omkomna i vägtrafikolyckor per 100 000 invånare i Sverige, Norge, Danmark och Finland. Perioderna 1950–1959, 1960–1969, 1970–1979, 1980–1989, 1990–1999, 2000–2009 samt 2010–2013.

Källa: Nordiskt vägforum (www.nvfnorden.org) (se Bilaga 2, Tabell 7.3).

Anm: Statistiken för alla länder utom Sverige är preliminär för året 2013.

2 Trafiksäkerhetens utveckling

Det är många aktörer som arbetar med trafiksäkerhet, på lokal, regional och nationell nivå. Statliga myndigheter, intresseorganisationer, bilproducenter, kommuner och många fler är inblandade i trafiksäkerhetsarbetet. Trafikverkets ansvar är långsiktig planering och byggande, drift och underhåll av statliga vägar. Arbetet med trafiksäkerhet under året som gick beskrivs närmare i Trafikverkets årsredovisning.

Nedan visas ett antal olika reformer och händelser som haft betydelse för trafiksäkerhetens utveckling under snart hundra år. Under 2013 tillkom en ny paragraf i Trafikförordningen som säger att förare av ett motordrivet fordon får använda mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning "endast om det inte inverkar menligt på förandet av fordonet".

- 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.¹³
- 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.
- 2005 Krav om cykelhjälm införs. Alla barn och ungdomar under 15 år ska använda hjälm när de cyklar eller blir skjutsade på cykel.¹⁴
- 2008 Under året börjar Vägverket och vissa kommuner införa nya hastighetsgränser som bygger på ett mer flexibelt tiostegssystem. De tidigare hastighetsgränserna kompletteras med 40, 60, 80, 100 och 120 km/h.
- 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.
- 2013 Enligt Trafikförordningen får förare av ett motordrivet fordon använda mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning "endast om det inte inverkar menligt på förandet av fordonet".¹⁵

¹³ Trafikförordningen (SFS 1998:1276, Kap. 4, 18a§)

¹⁴ Trafikförordningen (SFS 1998:1276, Kap.6, 4a§)

¹⁵ Trafikförordningen (SFS 1998:1276, Kap. 4, 10e§)

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.

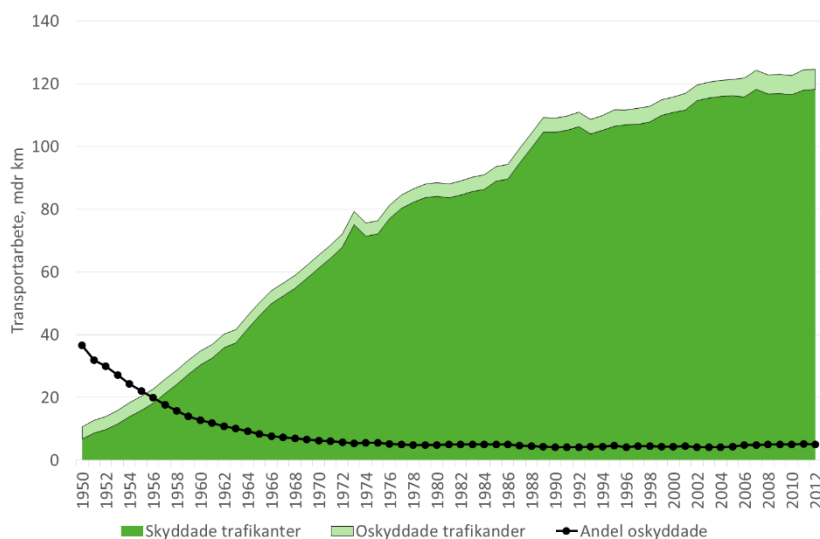
AB Svensk Bilprovning (Bilprovningen), www.bilprovningen.se.

3 Omständigheter kring dödsolyckorna

I kapitlet redovisas olika omständigheter kring de omkomna i trafiken, var dödsolyckorna sker och under vilka förhållanden samt egenskaper hos de personer som omkommer. Vi presenterar också ett avsnitt om risk att omkomma i trafiken, uttryckt som antal omkomna i förhållandet till hur mycket som rests i vägtrafiken (se avsnitt 3.11). Först redovisas dock hur resandet utvecklats under en längre period och hur mycket olika grupper reser i vägtrafiken per år.

3.1 Resandet i vägtrafiken

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



Figur 3.1: Resandet i vägtrafik som skyddad (personbil och buss) respektive oskyddad trafikant (motorcykel, moped, cykel eller gående), åren 1950–2012. Miljarder personkilometer (vänster axel) samt procent oskyddade trafikanter (höger axel).

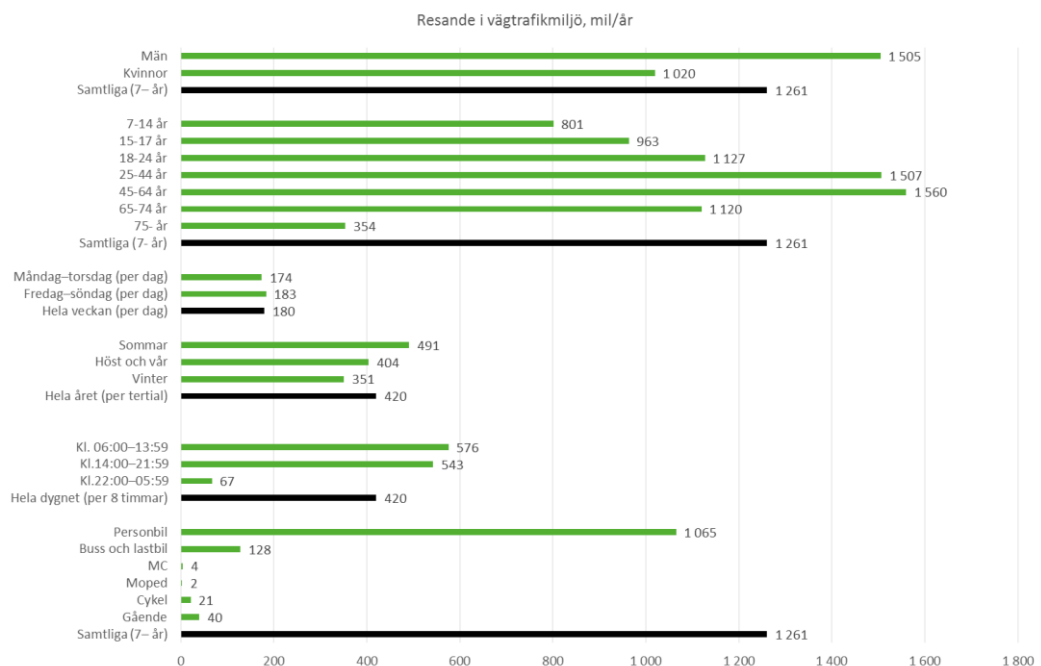
Källa: Transportarbete för person- respektive godstrafik: www.trafa.se/Statistik/Transportarbete.

Vårt totala resande i vägtrafikmiljö mätt i personkilometer var 2012 nästan 12 gånger så stort som 1950. Resandet som skyddad trafikant (med personbil och buss) har nästan sju-tiofaldigats medan resandet som oskyddad trafikant (med MC, moped, cykel och som gående) ökat med blygsamma 62 procent under

samma period.¹⁶ Andelen av resandet som oskyddad trafikant minskade snabbt under 1950- och 1960-talen och ligger sedan många år stabilt runt fem procent.

Ett sätt att illustrera vilka olika grupper och under vilka omständigheter människor omkommer i vägtrafiken, är att relatera antalet dödade i en viss grupp till hur mycket den aktuella gruppen *exponerats för risk att drabbas*, det vill säga hur mycket de vistats i vägtrafiken. För detta används uppgifter om färdlängder från den nationella resvaneundersökningen. Antal dödade i förhållande till färdlängd kallar vi realiserad risk, eller kort *risk*.¹⁷

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.¹⁸ Totalt reser vi i genomsnitt 1 261 mil i vägtrafikmiljö under ett år. Män reser i genomsnitt 48 procent längre än kvinnor: 1 505 mil mot 1 020 mil. Personer i åldern 25–64 år reser mer än yngre och äldre, och allra minst reser de äldsta (75 år och äldre). Vi rör oss ungefär lika mycket per dag under helgerna (fredag–söndag) som övriga veckodagar men mer på sommaren än under övriga årstider. Under natt och tidig morgon (kl. 22:00–05:59) rör vi oss betydligt mindre i trafiken, än under övriga tider på dygnet.



Figur 3.2: Genomsnittlig färdlängd i vägtrafikmiljö, mil per person och år.

Källa: Den nationella resvaneundersökningen 2005/2006 (SIKA Statistik 2007:19) samt RVU Sverige 2011 och 2012 (Trafikanalys Statistik 2013:13).

¹⁶ Befolkningen har under samma period 1950–2013 ökat med 37 procent (www.scb.se).

¹⁷ Man kan också uttrycka risk i antal dödade i förhållande till befolkningen eller liknande. När vi använder denna definition framgår det av texten.

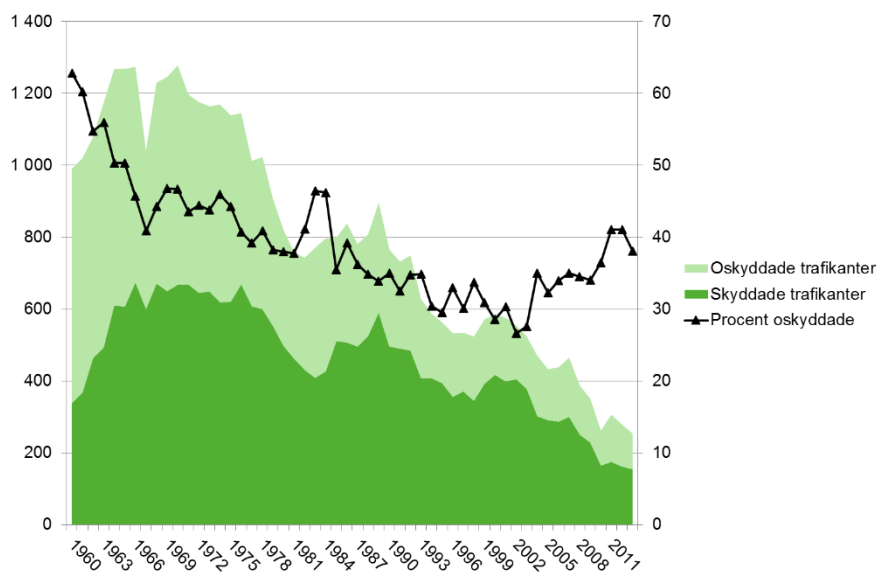
¹⁸ Det finns också en kategori övrigt (traktor, hästekipage med mera) men den är så liten att vi bortser från den.

Personbilen dominerar stort bland trafikslagen med 84 procent av den genomsnittliga årliga sträckan i vägtrafik. 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). De genomsnittliga färdlängderna ovan, uppräknat som total exponering för hela befolkningen i Sverige, används i avsnitt 3.11 för att beräkna risk att dödas i vägtrafiken.

3.2 Skyddade och oskyddade trafikanter

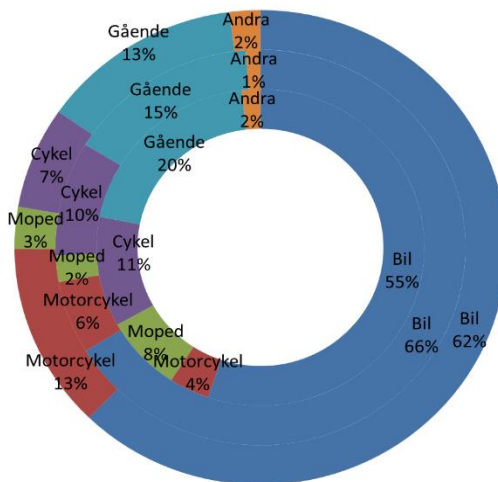
Totalt antal dödade totalt har minskat med 75 procent sedan 1960, bland skyddade trafikanter med 55 procent och bland oskyddade med 85 procent (Figur 3.3). Andelen oskyddade trafikanter av de dödade har under perioden minskat från över 60 procent på 1960-talet till 38 procent under 2013, där andelen oskyddade var så låg som 25 procent för tio år sedan. Förklaringar till den över decennierna minskande andelen oskyddade trafikanter bland de omkomna, är bland annat att vi idag rör oss mindre som oskyddade trafikanter (se Figur 3.1) och att mycket arbete lagts ned på att separera trafik med bilar från cyklister/gående. De senaste tio åren har andelen oskyddade trafikanter bland de omkomna dock ökat igen, vilket förklaras av ökat antal omkomna motorcyklister (se avsnitt 3.10).

Som sagts ovan är bara runt 5 procent av våra resta kilometer i vägtrafikmiljö som oskyddade trafikanter, medan de oskyddade trafikanterna utgjorde hela 38 procent av de omkomna under 2013. Risken att dödas per rest kilometer är med andra ord mångdubbelt större som oskyddad trafikant. Vi ska se närmare i avsnitt 3.10 hur fördelningen mellan trafikantgrupper förändrats över tid när den övergripande trenden är minskande dödstal.



Figur 3.3: Antal dödade skyddade respektive oskyddade trafikanter (vänster axel) samt procent oskyddade (höger axel). Åren 1960–2013.

I Figur 3.4 visas hur de trafikdödade fördelar sig på olika trafikantgrupper under 1970-talet, 1990-talet respektive senaste decenniet 2004–2013. Vi ser att idag dominerar bilar (det vill säga personbilar, lastbilar och bussar) stort som trafikslag bland de trafikdödade. Det är personbilarna som står för majoriteten av bilarna och det är endast ett fåtal som omkommer i buss eller lastbil. Cyklister, mopedister och gående har minskat sina andelar sedan 1970-talet medan bilister och motorcyklister ökat sin andel.¹⁹

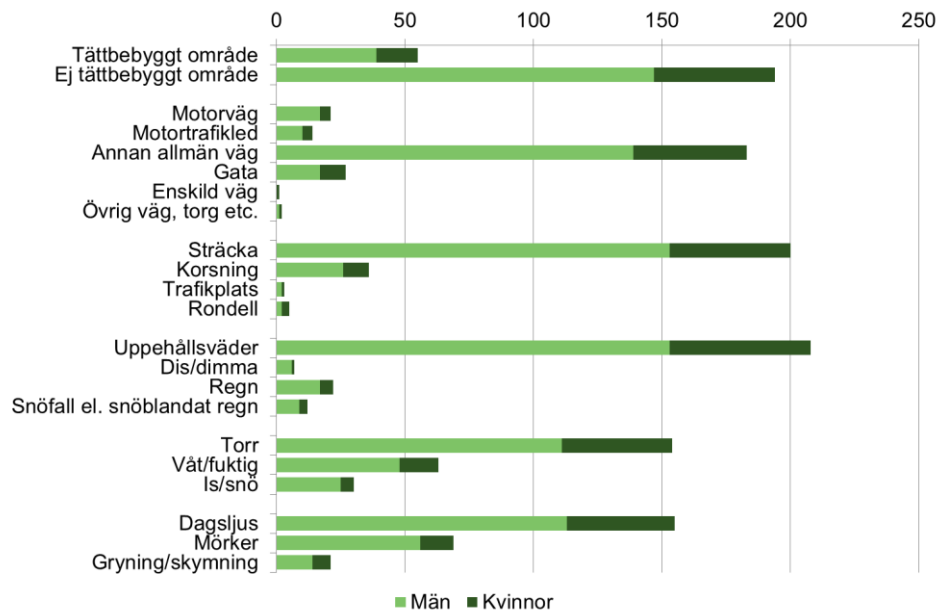


Figur 3.4: Andel av de dödade i olika trafikantkategorier, 1970-talet (inre cirkeln), 1990-talet (mellersta cirkeln) respektive perioden 2004–2013 (yttre cirkeln).

3.3 Olycksplats

21 procent av de dödade omkom under 2013 inom tätbebyggt område. Detta är den lägsta andelen inom tätbebyggt område för perioden 1985–2013, då i genomsnitt 29 procent omkommit i tätbebyggt område. En stor majoritet omkommer alltså utanför tätbebyggt område. Majoriteten av dödsfallen sker vid uppehållsväder, vid torr vägbanan och i dagsljus. (Figur 3.5) Observera att vi inte vet något om hur mycket människor exponerar sig för risk i vägtrafiken under motsvarande förhållanden.

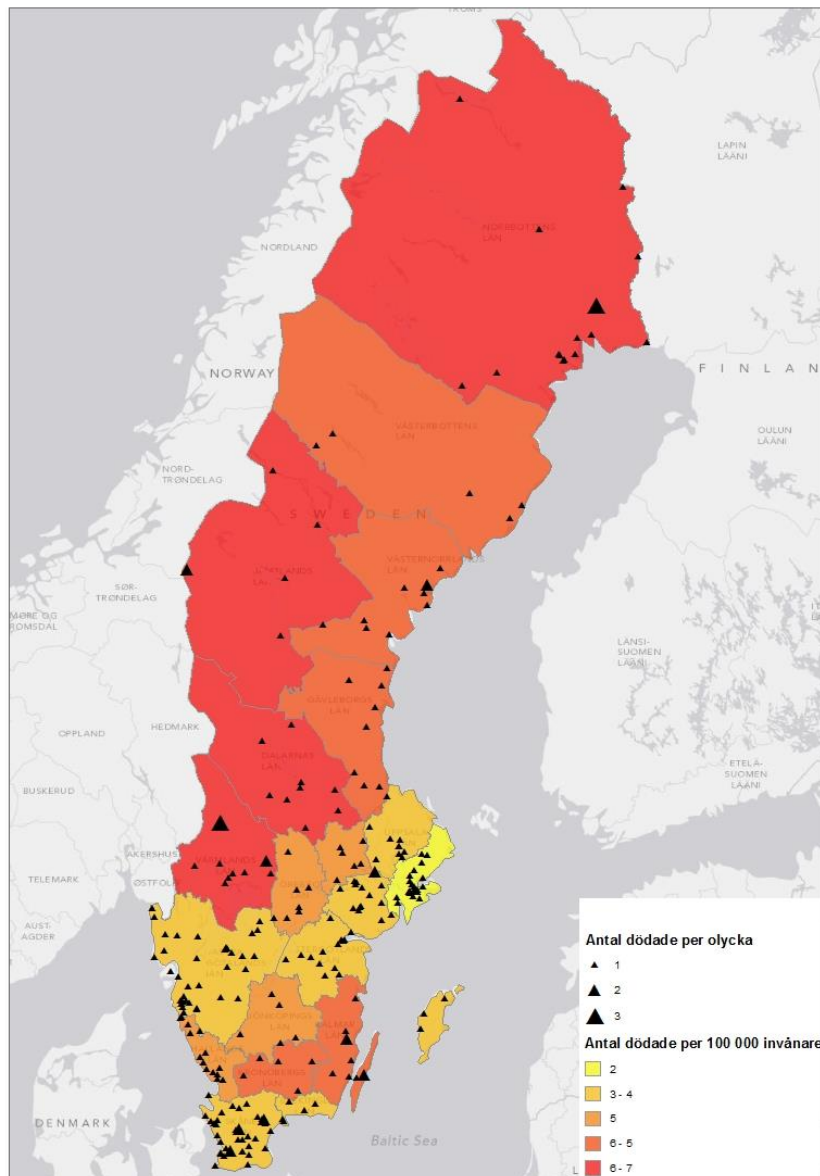
¹⁹ Trafikslaget "andra" består av till exempel traktorer, snöskotrar och hästekipage.



Figur 3.5: Fördelning av omkomna personer i vägtrafikolyckor efter omständigheter kring olyckan. Antal män respektive kvinnor år 2013.

Anm: Kategorin "uppgift saknas" exkluderas i figuren.

Under 2013 inträffade 247 dödsolyckor det vill säga olyckor där minst en person omkom och eventuellt några också skadades, svårt eller lindrigt. Som mest omkom tre personer i en olycka (två sådana olyckor inträffade) och i nio olyckor omkom två personer vardera. I övriga olyckor, 96 procent av olyckorna, omkom en person (Figur 3.6).



Figur 3.6: Antal dödade i vägtrafikolyckor per 100 000 invånare i länen, genomsnitt för åren 2004–2013, samt plats och antal omkomna i de enskilda olyckorna år 2013.

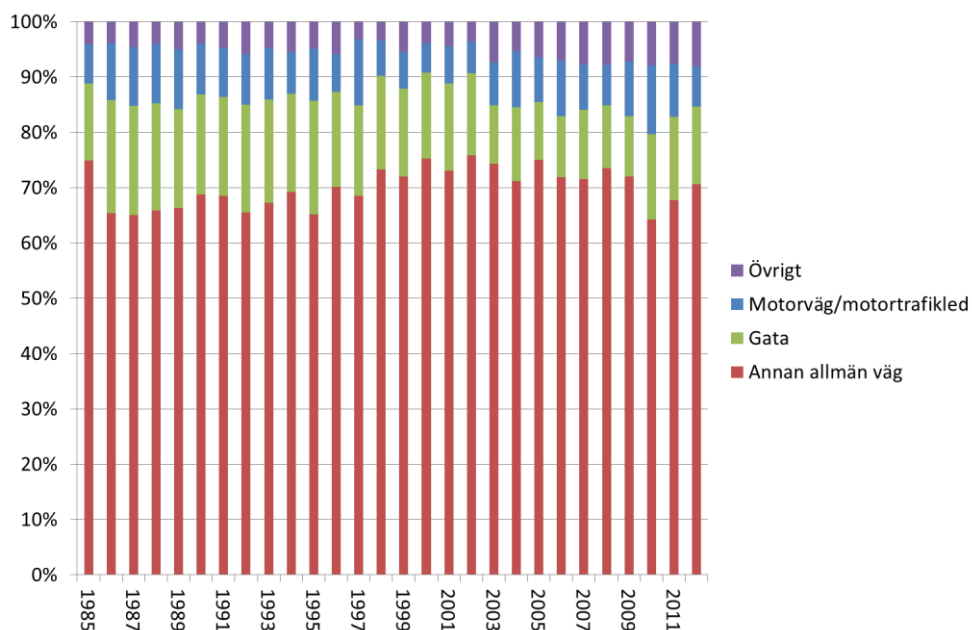
I riket omkom 2,7 personer per 100 000 invånare i vägtrafiken under 2013 och detta dödstal har minskat med 72 procent sedan 1985.²⁰ Variationen mellan länen är dock stor om man mäter antalet trafikdödade i förhållande till länets befolkning (Figur 3.6). Län med höga dödstal de senaste tio åren är Värmland, Jämtland och Norrbotten medan länen med allra lägst antal dödade i förhållande till befolkningen är Stockholms, Östergötlands och Blekinge län. Stockholms län har allra lägst antal omkomna per invånare medan de två andra storstadsläna ligger nära riksgenomsnittet. Storstadskommunerna Stockholm, Göteborg och Malmö har samtliga betydligt lägre dödstal än deras respektive län som helhet

²⁰ Se Bilaga 2, Tabell 6.4.

(syns inte i figuren). För den senaste tioårsperioden var antalet omkomna per invånare mer än tre gånger så stort i Värmlands län som i Stockholms län.²¹

3.4 Vägtyp och hastighet

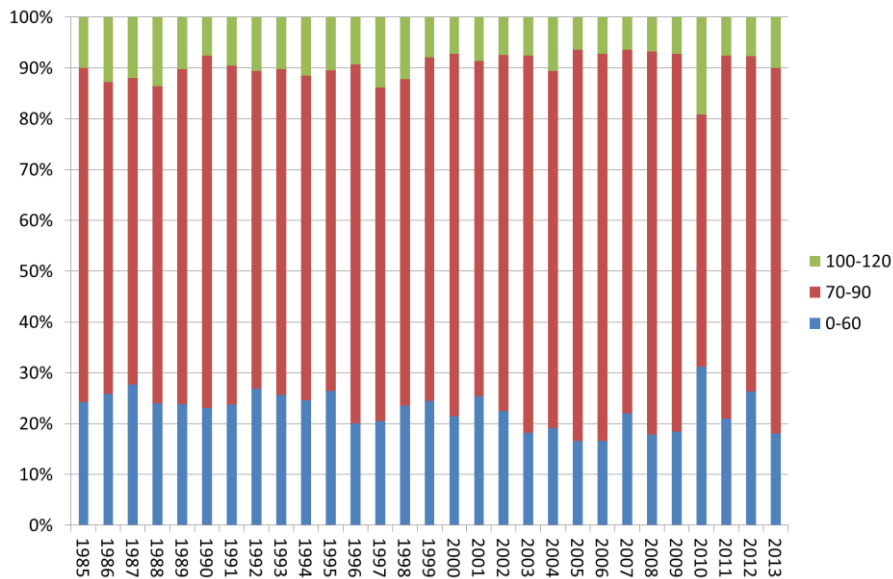
De allra flesta som omkommer i vägtrafiken åker vid olyckstillfället på så kallad *annan allmän väg*, runt 70 procent i genomsnitt under perioden som visas i Figur 3.7. I genomsnitt 9 procent har omkommit på motorväg eller motortrafikled.



Figur 3.7: Procent av totalt antal dödade efter vägtyp. Åren 1985–2013.

Vägtyp för platserna där personer omkommit (Figur 3.7) hör naturligtvis till viss del nära samman med hastighetsgränserna på vägarna där dödsolyckorna sker. De vanligaste hastighetsgränserna för trafikdödade under 2013 var 70 km/h (30 procent av de omkomna), 90 km/h (18 procent) och 50 km/h (13 procent). I De flesta omkomna färdades på vägar med gräns 70–90 km/h och det är få som omkommer på vägar med hastighetsgräns 100 km/h eller högre. (Figur 3.8) Den höga andelen för omkomna på vägar med hög hastighet under året 2010, då antal omkomna totalt var så lågt som 266 personer, beror inte på någon enskild stor olycka.

²¹ Regionala faktorer och skillnader i dödstal diskuteras i rapporten Vägtrafikskador 2012 (Trafikanalys Statistik 2013:9).



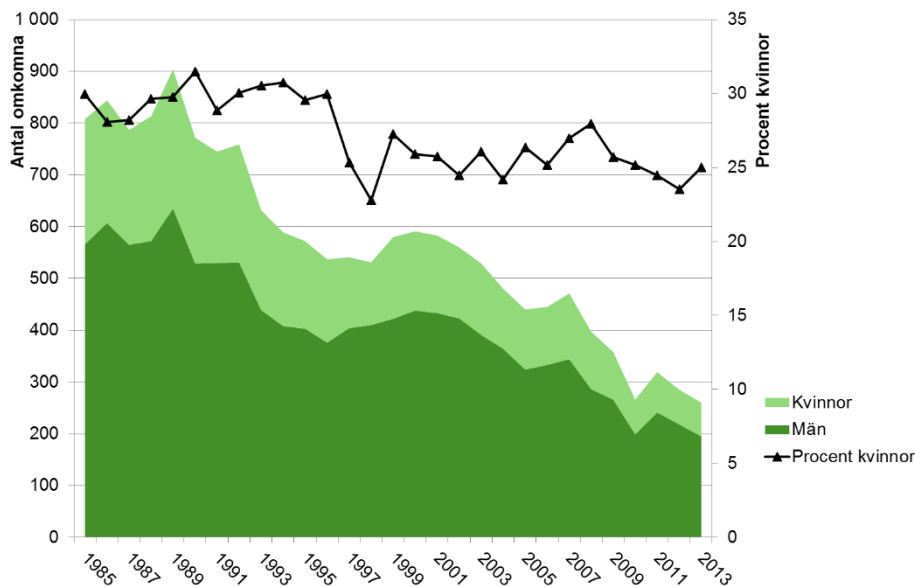
Figur 3.8: Procent av totalt antal dödade efter vägens hastighetsgräns. Åren 1985–2013.

En indikator som används för att mäta hur säker trafiken är, ser till trafikarbete på vägar med över 80 km/h som hastighetsgräns som utförs på *mötesseparerad väg*. 2013 var andelen med säker trafik i detta avseende 72 procent. Trafikverkets mål för 2020 är att denna andel ska vara minst 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. Andra åtgärder för säkrare statliga vägar är sidoräcken och räfflad mittremsa.²²

3.5 Kön

Under 2013 omkom alltså 260 personer i den svenska vägtrafiken. Av de omkomna var 165 män och 95 kvinnor, det vill säga 75 procent var män. Enligt officiell statistik dominerar männen också bland svårt skadade. Av de 2 716 svårt skadade under 2013 var 61 procent män. Totalt har antalet dödade minskat med 68 procent under perioden 1985–2013, med en minskning på 66 procent bland männen och 73 procent bland kvinnorna. Kvinnornas andel av de dödade har under samma period minskat från runt 30 procent till ungefär 25 procent. (Figur 3.9)

²² *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2013. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020* (Trafikverket, Publikationsnummer 2014:068)



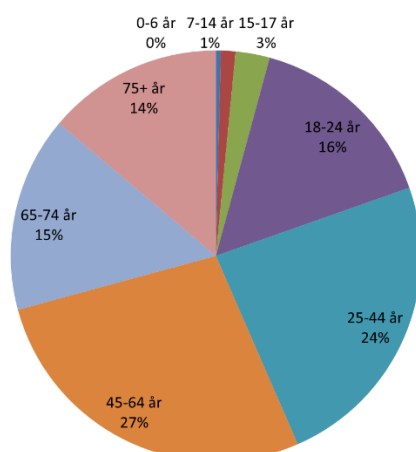
Figur 3.9: Antal dödade män och kvinnor samt procent kvinnor av de dödade. Åren 1985–2013.

Männen står för mer än hälften av resandet i vägtrafikmiljö, ungefär 59 procent, men således inte så mycket som deras andel av de omkomna (75 procent).²³ Detta betyder att män är överrepresenterade bland de trafikdödade även när hänsyn tas till färdlängd (se vidare avsnitt 3.11 om risker).

3.6 Ålder

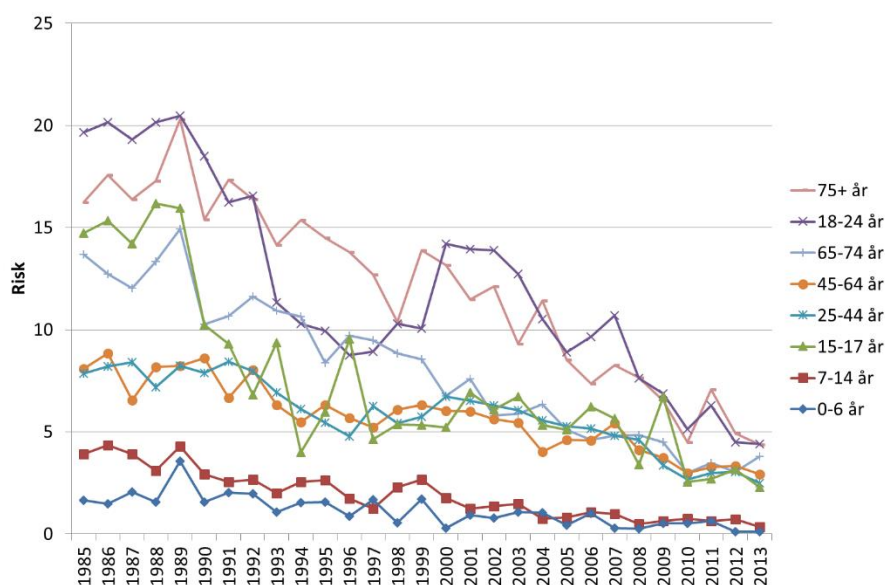
Av dem som dödades i vägtrafiken under 2013 är en knapp fjärdedel yngre än 25 år, en fjärdedel 25–44 år, en fjärdedel 45–64 år och en dryg fjärdedel 65 år och äldre. (Figur 3.10)

²³ Detta enligt den nationella resvaneundersökningen (se avsnitt 3.1).



Figur 3.10: Fördelningen av antal dödade i vägtrafiken per åldersgrupp. År 2013.

Antal omkomna i vägtrafikskador i en viss åldersgrupp i relation till befolkningen i samma åldersgrupp, är ett mått på *riskan* att omkomma i trafiken för åldersgruppen ifråga. Risken för alla åldersgrupper har minskat mycket åren 1985–2013. (Figur 3.11) Under den visade perioden har antal omkomna per 100 000 i befolkningen totalt minskat med 73 procent. Mest har risken minskat för gruppen 0–6 år (- 92 procent) och minst för gruppen 45–64 år (- 63 procent). Risken för de yngsta (0–14 år) är mycket låg och högst risk i antal dödade per invånare har grupperna 18–24 år samt 75 år och äldre. Som genomsnitt under perioden har grupperna 18–24 år respektive 75+ år haft ungefär samma risk och betydligt högre risk än övriga.



Figur 3.11: Risk mätt som antal dödade i olika åldersgrupper i förhållande till befolkningen i motsvarande grupp. Antal dödade per 100 000 invånare. Åren 1985–2013.

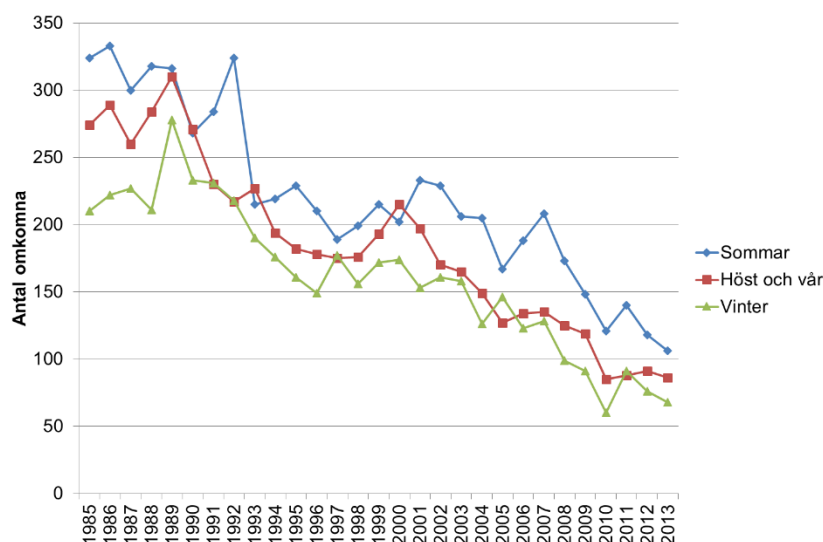
Källa: Befolkning från Statistiska centralbyråns statistikdatabas, www.scb.se.

3.7 Årstid

Om man tittar på antal dödade per kalendermånad så omkom under 2013 flest under juli månad (33 personer) samt under augusti och november månad (28 personer vardera). Lägst antal omkom i mars (13 personer) och i april (14 personer). Under perioden 1985–2013 har flera olika månader växlat mellan att ha flest omkomna. December månad har till exempel varit både den mest och den minst dödsdrabbade månaden under perioden. Den minst dödsdrabbade månaden respektive år infaller oftast i början av året (januari–april) medan juli är månaden med mest omkomna, under flest år. För att lättare kunna illustrera 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

Flest personer omkommer under sommaren, näst flest under höst och vår och följaktligen lägst antal under vintern (Figur 3.12). Fluktuationerna är dock stora och årstiderna har under den visade perioden flera gånger bytt plats i rangordningen. Som genomsnitt under tiden 1985–2013 har 39 procent omkommit 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 dödsfallen *ökar*. Under de första tio åren i Figur 3.12 var sommarens andel av dödsfallen 38 procent och de sista tio åren skedde 42 procent under sommaren.

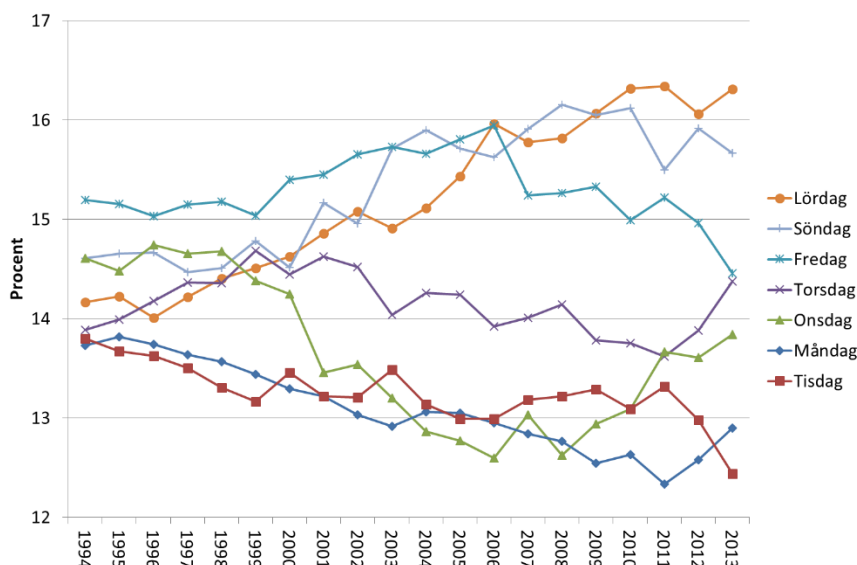


Figur 3.12: Antal omkomna i vägtrafiken efter årstid. Åren 1985–2013.

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

3.8 Veckodag

Flest dödsfall i trafiken under de senaste tio åren²⁴ har skett på lördagar följt av söndagar och därefter fredagar. Under det senaste decenniet har lägst andel av dödsfall i trafiken inträffat på måndagar, tätt följt av tisdagar och onsdagar. Fredagen är mer lik lördag–söndag än övriga vardagar, vad gäller antal omkomna i trafiken (Figur 3.13).



Figur 3.13: Andel av omkomna personer i vägtrafiken per veckodag, procent. Åren 1994–2013.

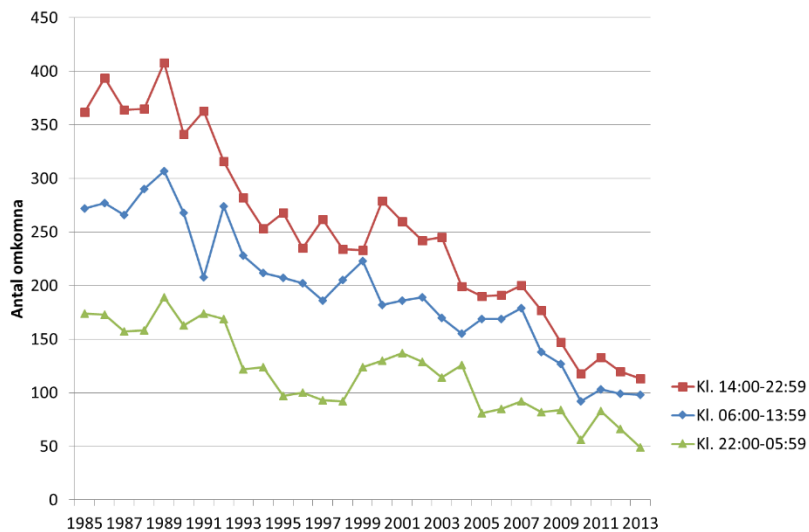
Anm: I figuren visas tio års rullande medelvärden. För året 1994 beräknas medelvärdet för de tio åren 1985–1994 och så vidare. Observera att y-axeln är kapad.

Det finns en tendens att helgernas andel av de trafikdödade ökar under den visade perioden, från runt 44 procent i början av visad period till 46–47 procent i slutet av den (rullande tioårs medelvärden). Under 2013 omkom 48 procent av alla under helgerna (fredag–söndag). Fredagen har under den visade perioden gått från att vara den vanligaste olycksdagen till att bli den tredje vanligaste, efter lördag och söndag. Intressant är att torsdagarna börjar närma sig fredag–söndag med allt större del av de omkomna. Observera att y-axeln är kapad i Figur 3.13 vilket förstärker intrycket av en stor ökning för helger. Fluktuationerna från år till år är dock stora och årliga dödstal per veckodag bör tolkas med försiktighet.

3.9 Tid på dygnet

De flesta som dödas i vägtrafikolyckor omkommer i olyckor som inträffar på dagtid. I genomsnitt under perioden 1985–2013 omkom 35 procent i olyckor som inträffat under förmiddag/lunch, 44 procent under eftermiddag/kväll och 21 procent under natt och tidig morgon. Andelarna har varit stabila under hela perioden (Figur 3.14).

²⁴ Eftersom de årliga fluktuationerna är stora visar vi tio års rullande medelvärden.

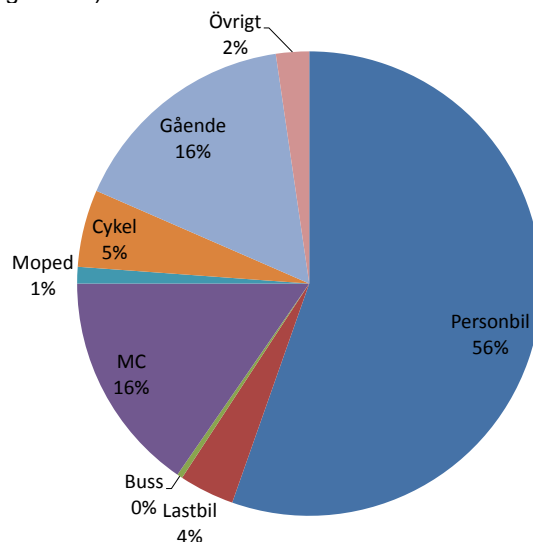


Figur 3.14: Antal dödade personer vid vägtrafikolyckor under olika tider på dygnet. Åren 1985–2013.

Anm: 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).

3.10 Trafikantgrupper

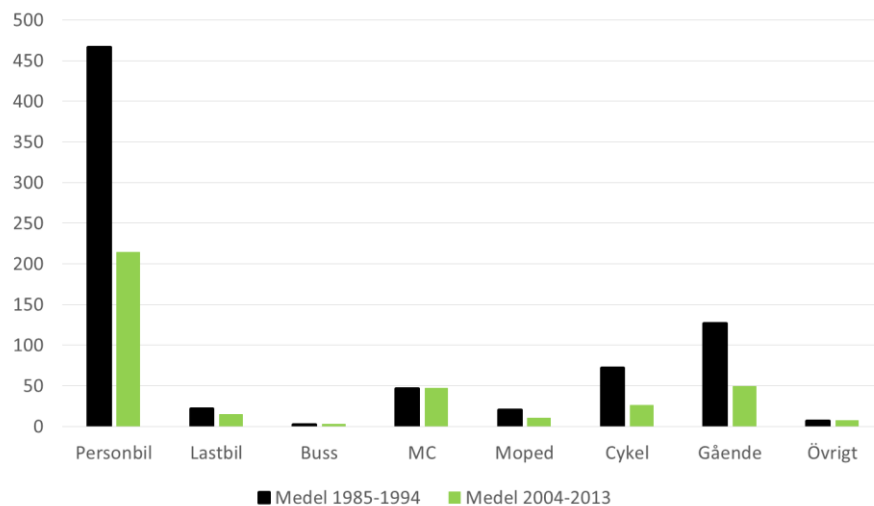
Av dem som omkom under 2013 var drygt hälften (56 procent) personbilar. Därefter följer i storleksordning gående (16 procent), motorcyklister (16 procent), cyklisterna (5 procent), åkande i buss eller lastbil (4 procent) samt mopeder (1 procent). (Figur 3.15)



Figur 3.15: Fördelning av de omkomna per trafikantgrupp. År 2013.

Antal omkomna i vägtrafiken totalt minskade mellan åren 1985 och 2013 från 808 till 260 personer, en minskning med 68 procent. (Figur 3.16). Om vi jämför det första och sista decenniet så har antal omkomna i de stora trafikantgrupperna minskat. Omkomna personbilar har minskat med 54 procent,

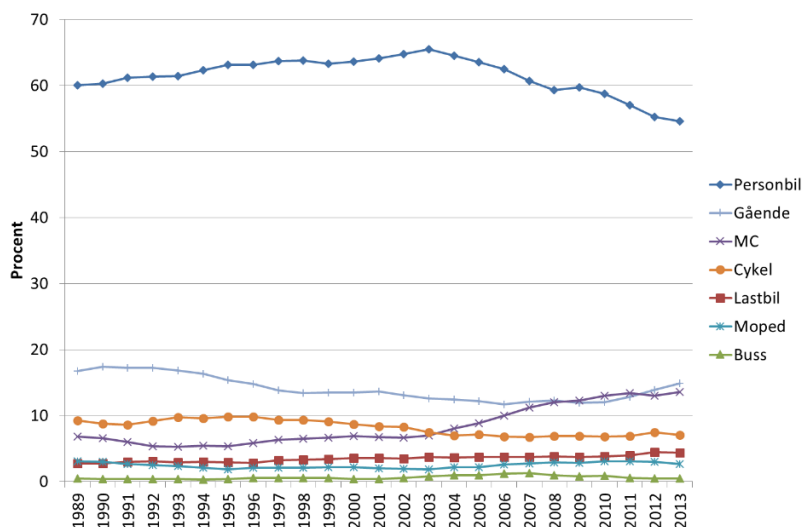
cyklister med 64 procent och gående 61 procent. Antalet omkomna mopedister har minskat med 47 procent. Dock har antal motorcyklister under samma period inte minskat utan snarast ökat, särskilt under det sista decenniet (se vidare avsnitt *Motorcyklister* nedan).



Figur 3.16: Antal omkomna i genomsnitt 1985–1994 respektive 2004–2013.

Som vi såg i Figur 3.3 har de oskyddade trafikanternas andel av de omkomna ökat det senaste decenniet. Vilka trafikantgrupper är det som ökat sin andel? Eftersom de årliga variationerna är stora visas i Figur 3.17 trafikantgruppernas andel i procent av de omkomna, som fem år glidande medelvärden. Motorcyklisternas andel av de omkomna var så låg som 5 procent i början av 1990-talet och är nu över 13 procent. Omkomna mopedisters andel av de omkomna är minskande och mopedisterna är också en mycket liten trafikantgrupp. Under 2013 omkom 3 mopedister, den lägsta siffran i modern tid. De oskyddade trafikanternas ökade andel av de vägtrafikdödade som vi såg ovan (Figur 3.3) förklaras alltså av motorcyklisterna.

De tre största trafikantgrupperna bland de omkomna – personbilister, gående och motorcyklister – beskrivs närmare nedan, tillsammans med cyklisterna. Under 2013 omkom 14 cyklister vilket var, liksom antal omkomna mopedister, lägsta antalet under modern tid. Dock *ökar* antal *skadade* cyklister vilket gör att vi vill uppmärksamma den trafikantgruppen.

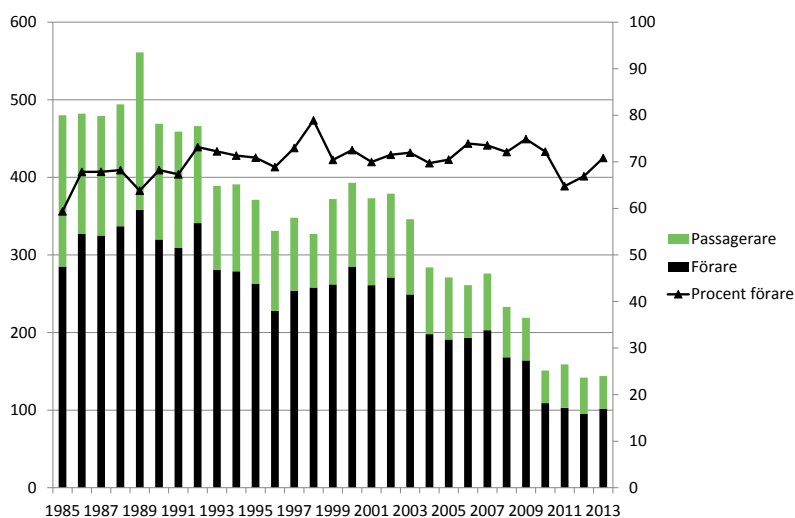


Figur 3.17: Fördelning av de omkomna per trafikantgrupp. Procent, fem års glidande medelvärden. Åren 1989–2013.

Anm: Förutom trafikantgrupperna ovan finns en kategori "övrigt" som inkluderar bland annat traktorer, ryttare och okända motorfordon. Den utgör någon enstaka procent av de omkomna.

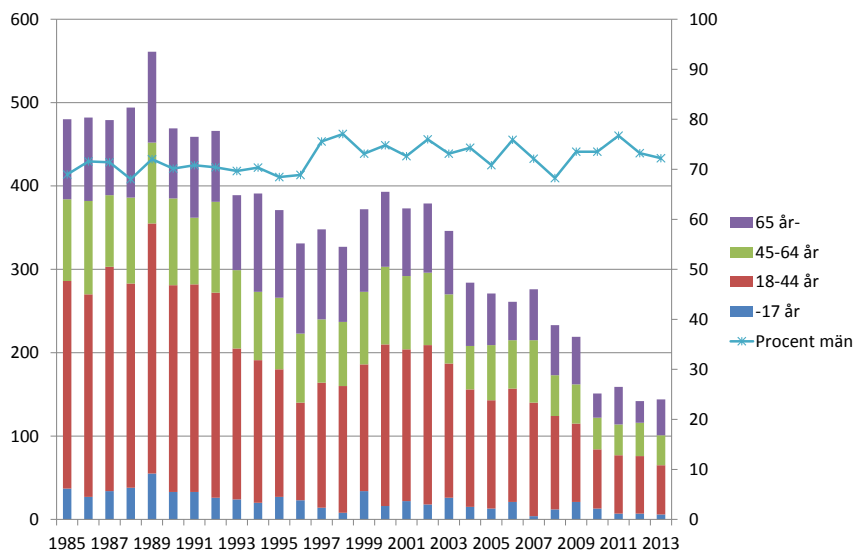
Personbilister

Över hälften av de omkomna i trafiken under 2013 var alltså personbilister. Personbilisternas andel av de omkomna har sedan 1985 legat ganska stabilt runt 60 procent. Man kan dock skönja en minskande trend för personbilisternas andel på senare år (Figur 3.15). Åren 2011 och 2012 var trafikantgruppens andel så låg som 50 procent, för perioden avvikande *låga* andelar. Andelen av de omkomna personbilisterna som varit förare ligger runt 70 procent under hela perioden, med en del enskilda stora avvikelser både uppåt och nedåt. (Figur 3.18)



Figur 3.18: Antal omkomna personbilister, förare respektive passagerare, samt andel kvinnor. Åren 1985–2013.

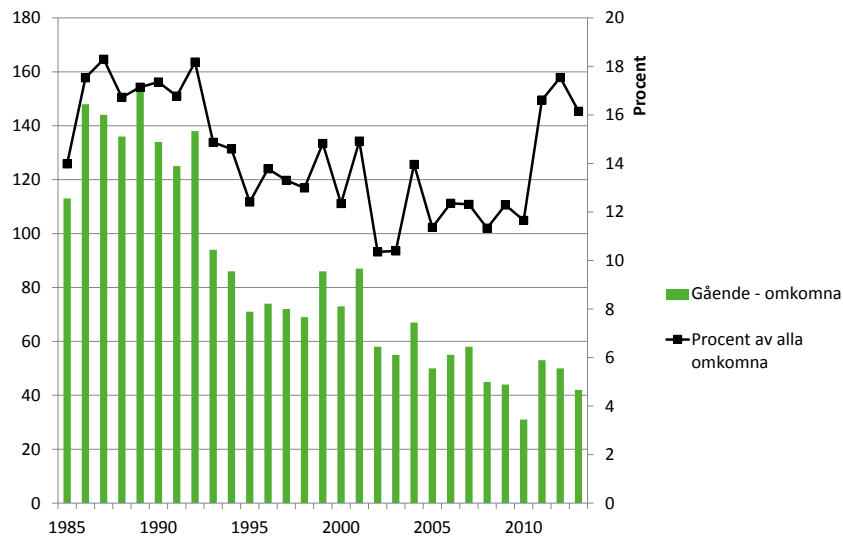
Männen står för större delen av de omkomna personbilisterna, 72 procent i genomsnitt under perioden. (Figur 3.19) Kvinnornas andel har möjligen minskat något över tid men fluktuationerna är stora från år till år. Under hela perioden som visas är gruppen 18–44 år störst bland de omkomna med i genomsnitt 48 procent av dödsfallen. Det är få barn som omkommer i personbil. Under perioden som visas var endast 6 procent under 18 år, medan personer 65 år och äldre i genomsnitt utgjorde 23 procent.



Figur 3.19: Antal omkomna personbilister efter ålder samt andel män. Åren 1985–2013.

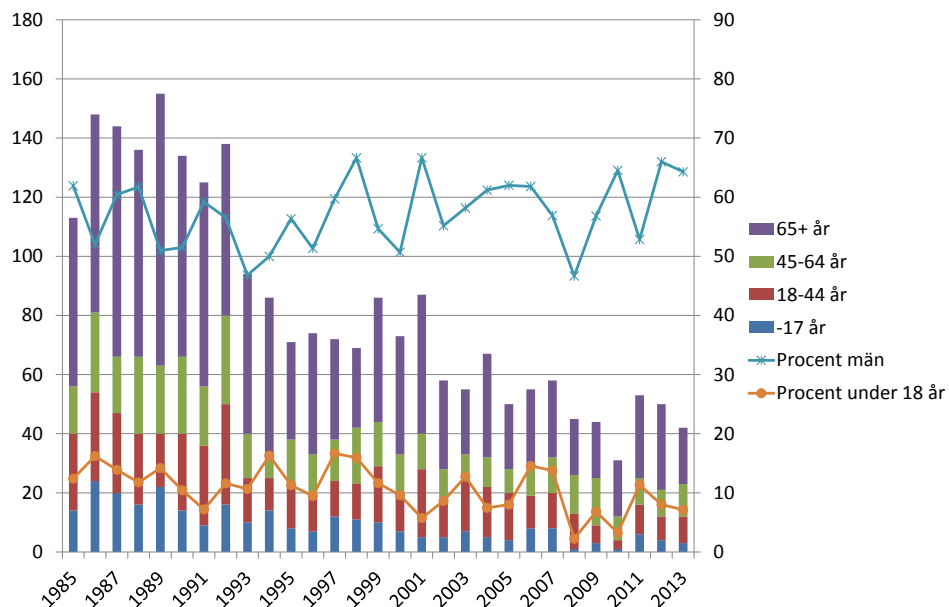
Gående

I början av 1960-talet omkom lika många gående som det idag *totalt* omkommer i vägtrafiken. De gåendes antal och andel bland de omkomna har minskat stadigt. På 1960-talet utgjorde de gående en fjärdedel av de omkomna, medan samma andel på senare år varit så låg som 10 procent. De senaste tre åren har återigen de gåendes andel av de omkomna varit högre och 2013 utgjorde de gående 16 procent av alla omkomna. (Figur 3.20)



Figur 3.20: Antal omkomna gående (vänster y-axel) och gående i procent av alla omkomna i vägtrafiken (höger y-axel). Åren 1985–2013.

Personer som dödas i vägtrafiken när de är gångtrafikanter, hur gamla är de? Under perioden som visas var i genomsnitt hälften 65 år och äldre och 11 procent barn (under 18 år). De årliga variationerna är stora men det finns ingen tendens till att någon åldersgrupps andel ändras mycket under visad period. Männens har i genomsnitt under visad period utgjort 57 procent av de omkomna gångtrafikanterna. (Figur 3.21)



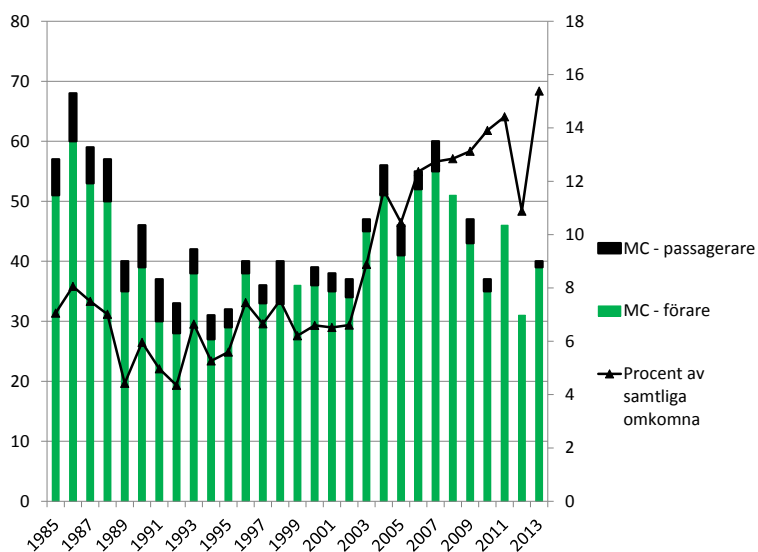
Figur 3.21: Antal omkomna gående (vänster y-axel) samt procent män respektive procent under 18 år av omkomna gående (höger y-axel). Åren 1985–2013.

Så kallade fallolyckor eller gående singelolyckor, där gående skadas i vägtrafiken utan att något fordon är inblandat, leder till att många skadas och även omkommer i trafiken, framförallt äldre. Dessa fallolyckor finns inte med i den officiella statistiken, eftersom det för polisens rapportering krävs att ett *fordon i rörelse* ska vara inblandat, vilket inte är fallet i en fallolycka. Från sjukvårdens rapportering till STRADA-databasen vet vi dock att fallolyckorna orsakade så många som drygt 14 000 skadade under 2013 (se vidare kapitel 4).

Motorcyklister

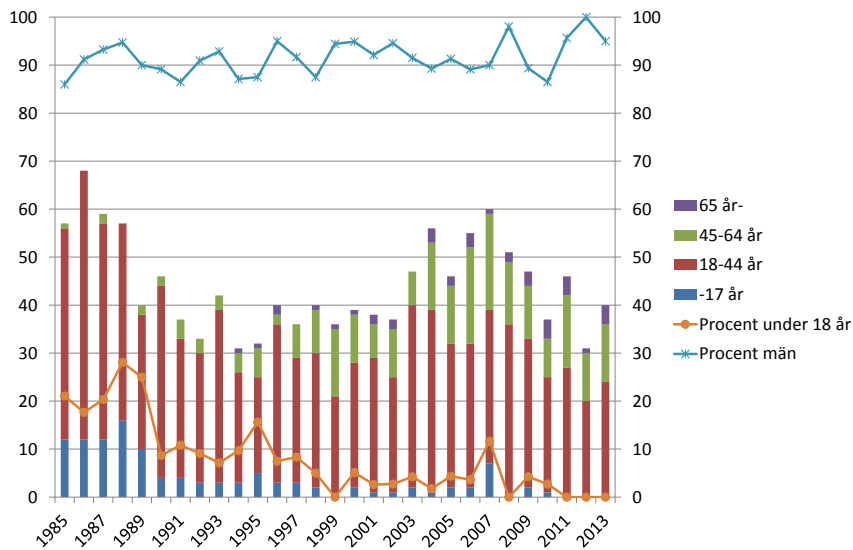
Den enda trafikantgrupp som ökat mätt i antal omkomna det senaste decenniet är motorcyklisterna. Motorcyklisternas andel bland de omkomna år 2013 var 15 procent medan deras andel för 15 år sedan var 6–7 procent och så låg som 4 procent vissa år på 1980-talet. År 2012 var antal omkomna motorcyklister ovanligt lågt i förhållande till övriga omkomna. (Figur 3.22)

Den övervägande majoriteten av motorcyklisterna som dör i trafiken är förare: 89 procent över hela den visade perioden. Åren 2011 och 2012 var samtliga omkomna motorcyklister förare och år 2013 var alla utom en förare.



Figur 3.22: Antal omkomna motorcyklister, förare respektive passagerare (vänster y-axel) och procent motorcyklister av samtliga omkomna (höger y-axel). Åren 1985–2013.

Andelen av de omkomna motorcyklisterna som är under 18 år har gått från närmare 30 procent i slutet av 1980-talet till ett par procent de senaste åren och ingen alls åren 2011–2013. När de yngsta försvunnit bland dem som omkommit på motorcykel, har istället medelålders och äldre tillkommit. Under 2013 var gruppen 45 år och äldre 40 procent av de omkomna medan så gamla personer knappt syns i staplarna från slutet av 1980-talet. Männens står för de allra flesta dödsfallen på motorcykel, i genomsnitt 92 procent under den visade perioden. Under 2013 var 38 av 40 omkomna motorcyklisterna män. (Figur 3.23)



Figur 3.23: Antal omkomna motorcyklister efter ålder (vänster y-axel) och procent män respektive procent under 18 år (höger y-axel). Åren 1985–2013.

Antalet omkomna på motorcykel har ökat samtidigt som antalet motorcyklar i trafik har ökat. Från fordonsstatistiken²⁵ vet vi att det 2013 fanns nästan 285 000 motorcyklar i trafik och därtill 215 000 avställda motorcyklar. Av de sträckor som körs med motorcykel var under 2013 hela 72 procent med MC med en cylindervolym över 600 kubik. 37 procent av körsträckan var med MC med mer än 1 000 kubiks cylindervolym. Av de 40 motorcyklister som omkom under 2013 körde 24 personer tung MC, 4 person lätt MC och resterande 12 personer MC av okänd viktclass. Det är alltså de motorstarka motorcyklarna som dominerar dödstaten för MC-förare.

Cyklister

Antal omkomna på cykel under 2013 var en historiskt låg siffra: 14 personer varav 9 män och 5 kvinnor. Av de 14 omkomna var samtliga 25 år och äldre det vill säga inga barn och ungdomar omkom på cykel under året. Av de 14 omkomna cyklisterna omkom 6 i olycka med personbil, 4 i cykel singelolycka, 3 i konflikt med lastbil och 1 i konflikt med annan cyklist.

Som sagts ovan (se avsnitt 1.1) minskar totalt antal omkomna i vägtrafiken och målet om max 220 omkomna år 2020 har stor möjlighet att nås. Antal som skadas i trafiken minskar dock långsammare än antal omkomna. För antal skadade har man i målarbetet också ett mindre ambitiöst mål än för omkomna: att antal allvarigt skadade ska minska med minst 25 procent till år 2020.²⁶

Skadade minskar enligt mål men ett faktum som oroar är att antal cyklister som skadas i trafiken ökar. Bland dem som vårdas på sjukhus minst 24 timmar gick 2008 cyklisterna om personbilisterna och cyklisterna har sedan dess varit den

²⁵ www.trafa.se/sv/Statistik/Vagtrafik/Fordon/

²⁶ Se *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2013 Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020* (Trafikverket, Publikationsnummer 2014:068).

största patientgruppen bland trafikskadade.²⁷ Av de allvarligt skadade och mycket allvarligt skadade var under 2013 också cyklisterna den största trafikantgruppen, med 45 respektive 40 procent av de skadade.²⁸ Av de skadade cyklister som registreras i STRADA-sjukvård skadas hela 80 procent i singelolyckor, 10 procent i olycka med personbil och 7 procent i olycka med annan cykel (se Bilaga 3, Tabell 3).

I en nyligen publicerad rapport sammanfattas attityder och drivkrafter som cyklister har vad gäller hjälmanvändning och vad staten har för styrmedel för att förmå cyklister använda hjälm i större utsträckning. Författarna hävdar att "Efter 2005 års hjälmlag för barn upp till 15 år har den nationella cykelhjälmpolitiken stagnerat".²⁹ Som ett steg i arbetet för en säkrare cykling i en tid då ökat cyklande rapporteras,³⁰ har en strategi för säkrare cykling tagits fram av en bred arbetsgrupp ledd av Trafikverket.³¹ Bland de åtgärder som nämns som centrala för en säkrare cykling är att utforma cykelinfrastruktur utifrån cyklistens behov liksom bättre underhåll av cykelvägar, både sommar och vinter. Arbeta för säkrare beteende bland cyklister och ökad användning av dubbdäck och cykelhjälm ingår också i strategin.

3.11 Risker i vägtrafiken

Vårt resande idag är annorlunda jämfört med för bara några decennier sedan. I genomsnitt reser vi mer, framför allt med personbil. I rapporten har vi visat 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 i gruppen till hur mycket samma grupp exponerats för risk att drabbas. För detta används uppgifter om färdlängder från resvaneundersökningen. Antal dödade i förhållande till färdlängd kallar vi realiserad risk, eller kort *risk*.³² 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 för 2005/2006 för hela perioden 2003–2012. Resvanor är relativt trögrörliga fenomen och förändringarna över ett decennium torde vara av marginell betydelse för våra beräkningar (se närmare beskrivning i avsnitt 6.5).

Vi har sett tidigare (Figur 3.9) att männen står för ungefär 75 procent av de omkomna i vägtrafiken. Männen *risk* att dödas i vägtrafikmiljö är 2,4 gånger kvinnornas risk, det vill säga vid givet antal kilometer i vägtrafiken löper männen

²⁷ Se *Vägtrafikskadade i sjukvården 2011* (Trafikanalys Statistik 2013:23). Rapporten täcker uppgifter för åren 2008-2011. Statistik för åren 2012 och 2013 kommer att publiceras under 2014.

²⁸ Se sidan 17 i *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2013 Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020* (Trafikverket, Publikationsnummer 2014:068).

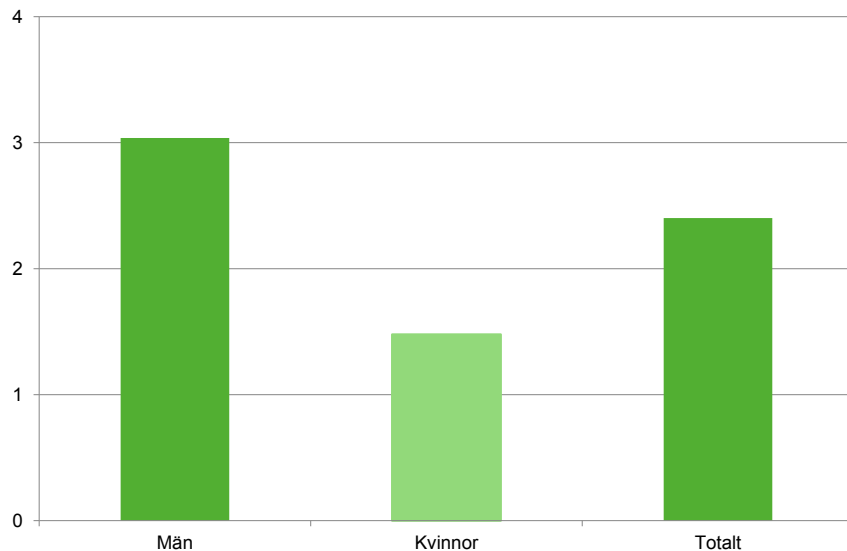
²⁹ *Ökad cykelhjälmsanvändning – Cyklisters drivkrafter och statens styrmedel* av Magnus Andersson och Evert Vedung, Cajoma Consulting (sidan 29).

³⁰ I de nationella resvaneundersökningarna som Trafikanalys ansvarar för kan man inte finna någon statistiskt signifikant ökning av det totala cyklandet i Sverige. Dock är det flera städer som rapporterar ökat cyklande (se referens i nästa fotnot).

³¹ *Säkrare cykling. Gemensam strategi för år 2014-2020, version 1.0* (Trafikverket, Publikationsnummer 2014:030).

³² Man kan också uttrycka risk i antal dödade i förhållande till befolkningen eller liknande. När vi använder denna definition framgår det av texten.

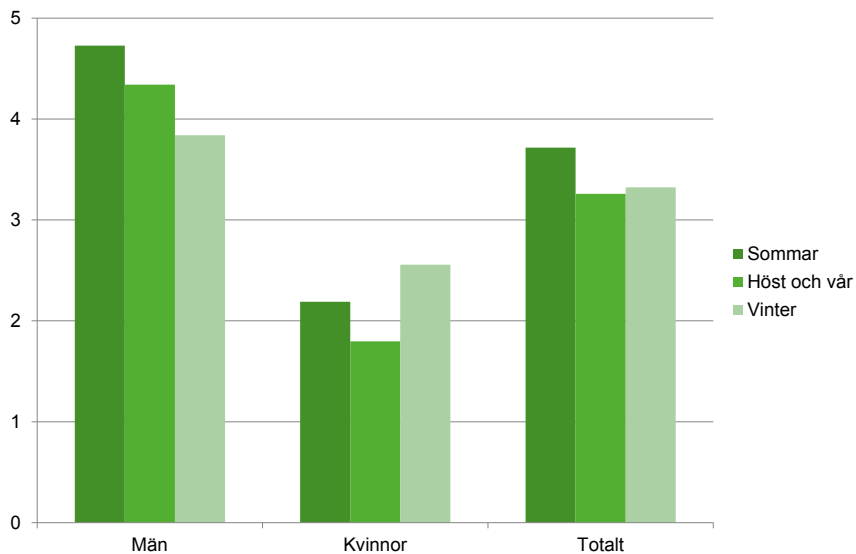
lite mer än dubbelt så stor risk att dödas som kvinnor. Om alla män hade *samma risk* att dödas som kvinnor, skulle antalet dödade män därmed mer än halveras. Om samtliga hade samma risk som kvinnor att omkomma i trafiken skulle under 2013 antalet omkomna män då ha varit 95 istället för 195. Antalet omkomna totalt under 2013 hade med dessa hundra sparade liv stannat på 160 istället för 260 personer.



Figur 3.24: Risken för män respektive kvinnor, 7 år och äldre. Antal dödade per miljard personkilometer år 2013.

Källa: Uppgifter om färdlängder från nationella resvaneundersökningen (se avsnitt 6.5).

Risken kan skilja sig åt mellan olika årstider. Vi såg tidigare (avsnitt 3.1) att vi reser mer på sommaren och antal omkomna är också störst under sommarmånaderna juni–september (Figur 3.12). Med hänsyn till hur mycket man reser i vägtrafikmiljö har män en något lägre risk på vintern medan kvinnor en något förhöjd risk på vintern.

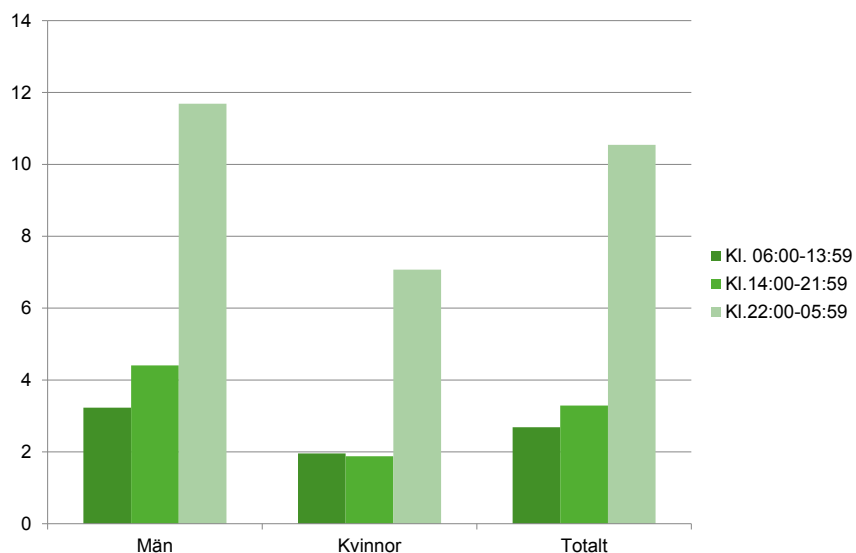


Figur 3.25: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer, per årstid och kön. Genomsnitt för åren 2004–2013.

Källa: Uppgifter om färdlängder från nationella resvaneundersökningen (se avsnitt 6.5).

Anm: Sommar är juni–september, Höst och vår: oktober–november samt april–maj och Vinter: december–mars.

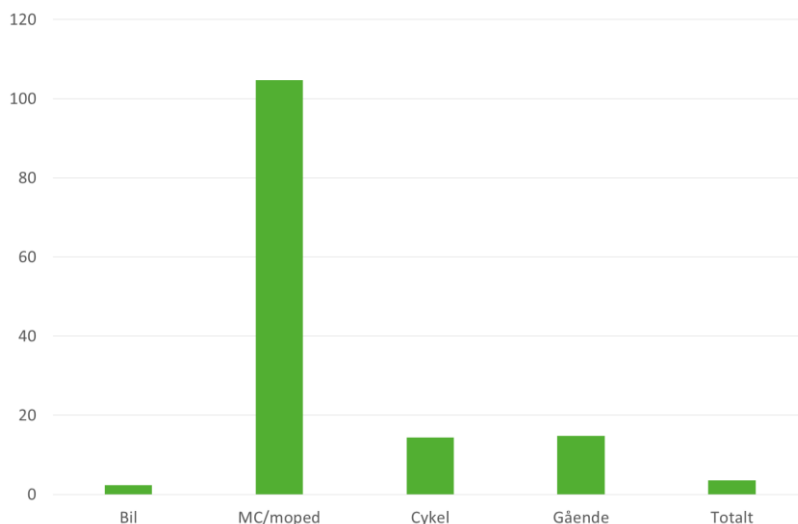
Risken över dygnet varierar och vi såg tidigare (avsnitt 3.1) att vi reser betydligt mindre nattetid, bara ungefär 5 procent av exponeringen i vägtrafiken sker mellan 22 och 06, men nattetid sker ändå en betydande andel av dödsfallen (Figur 3.14). Både män och kvinnor har en förhöjd risk nattetid och för samtliga är risken nattetid (22–06) drygt tre gånger så stor som övriga dygnet.



Figur 3.26: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer, per del av dygnet och kön. Genomsnitt för åren 2004–2013.

Källa: Uppgifter om färdlängder från nationella resvaneundersökningen (se avsnitt 6.5).

Risken att dödas per rest kilometer är betydligt högre för oskyddade trafikanter än för skyddade. Cyklister och gående har ungefär samma risk att dödas i trafiken, mätt som antal dödade per miljard personkilometer under perioden 2004–2013. Deras risk är ungefär sex gånger så hög som risken för bilister. För dem som färdas med motorcykel och moped är risken att omkomma mer än 40 gånger så hög som risken i bil. (Figur 3.27)



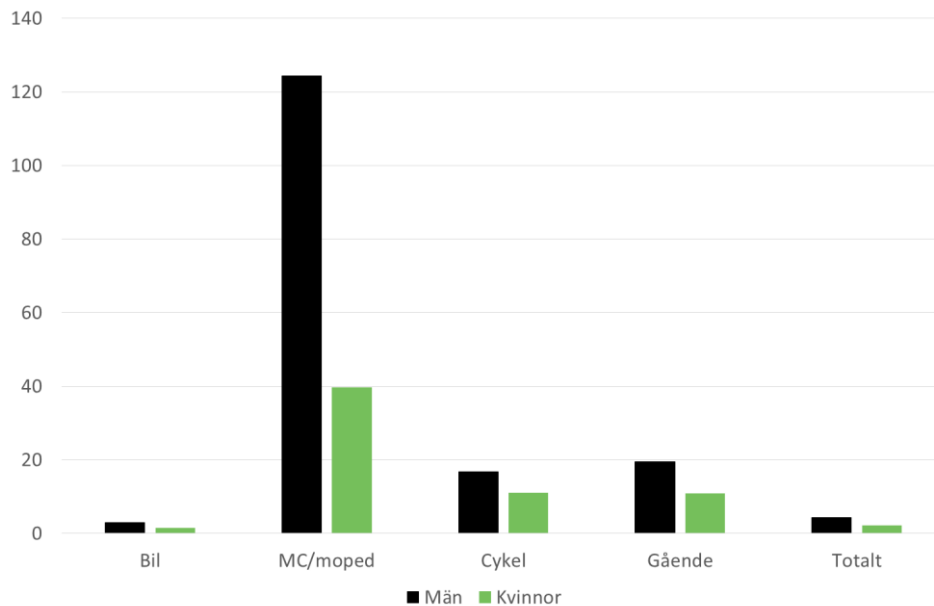
Figur 3.27: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer, beräknat per trafikantgrupp.³³ Genomsnitt för åren 2004–2013.

Källa: Uppgifter om färdlängder från nationella resvaneundersökningen (se avsnitt 6.5).

Att risken 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, både av miljö- och hälsomässiga skäl.

Om riskerna per trafikslag delas upp per kön kan man se att kvinnor har lägre risk inom samtliga trafikslag. (Figur 3.28) Den största relativa skillnaden är för MC och moped där männen har tre gånger så stor risk som kvinnor.

³³ För att få ett tillräckligt stort underlag redovisas personbil, lastbil och buss sammanslaget som bil. Motorcykel och moped aggregeras också av samma anledning.



Figur 3.28: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer, beräknat per trafikantgrupp och kön. Genomsnitt för åren 2004–2013.

Källa: Uppgifter om färdlängder från nationella resvaneundersökningen (se avsnitt 6.5).

3.12 Alkohol och vägtrafikdödade

Ett av de största problemen inom vägtrafiksäkerhet är onykter körning, ett problem som om det minskade i omfattning skulle kunna spara många liv. I Alkolåsutredningen gjordes uppskattningen att drygt 100 personer per år skulle räddas om alla personbilar, lastbilar och bussar hade alkolås. Därtill kommer några tiotal personer per år som skulle räddas om inga motorcykelförare, mopedförare, cyklister eller fotgängare vore onyktra.³⁴ Eftersom dödstaten i trafiken minskat sedan den utredningen gjordes har antagligen potential för besparing av liv minskat i ungefär samma utsträckning, men faktum kvarstår att om alla körde nyktra skulle många liv sparas.

De allra flesta kör naturligtvis nyktert, över 99,5 procent, men bland dem som är inblandade i olyckor är betydligt större andel alkoholpåverkad. Onykterhet i trafiken är nära relaterat till annat riskbeteende, som hastighetsöverträdelse och att köra utan bälte. Bland omkomna förare är så många som nästan var femte otillåtet påverkad av alkohol (se vidare nedan).³⁵

Det har ända sedan 1920-talet varit straffbart att vara onykter och framföra motordrivna fordon. Redan 1925 blev det straffbart att vara "synnerligen berörd av starka drycker" och gränserna för vad som anses vara rattfylleribrott har förändrats över tid och på senare år skärpts ett flertal gånger (se kapitel 2.)

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

³⁵ Se *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2013 Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020* (Trafikverket, Publikationsnummer 2014:068).

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*.³⁶

Omkomna förare av motorfordon är den grupp vi publicerar alkoholhalt i blodet för. För personer som omkommer i vägtrafiken och som obduceras finns hos Rättsmedicinalverket (RMV) uppgift om alkoholhalt i blodet vid obduktionen.³⁷ För de allra flesta som obduceras testas alkoholhalt i blodet (detta gäller även mycket unga personer). 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 alkohol i blodet vid olyckstillfället försvunnit.³⁸

Officiell statistik finns över alkoholhalt i blodet för olika grupper av dödade förare åren 2006–2013 (Bilaga 2, tabell 5.3–5.4). Statistiken är en *underskattnings* 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 2013 omkom 152 förare av personbil, buss, lastbil, motorcykel eller moped. Uppgift om alkoholhalt i blodet saknas för 18 personer eller 12 procent av förarna. Av samtliga omkomna förare 2013 hade åtminstone³⁹ 29 personer eller 19 procent en mängd alkohol som klassificeras som rattfylleri eller grovt rattfylleri, där 25 av de 29 (86 procent) var män. 19 av de 29 rattfulla personerna hade den högre mängden alkohol i blodet, det vill säga grovt rattfylleri.

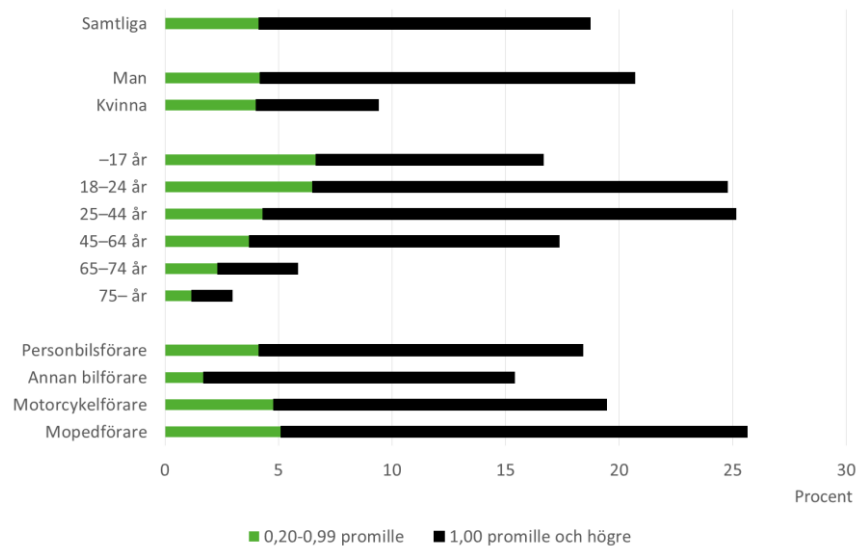
Eftersom datamaterialet vi använder är litet så har vi beräknat hur stor andel av förarna som haft 0,20–0,99 promille alkohol i blodet (rattfylleri) respektive 1,0 promille eller mer (grovt rattfylleri), för hela perioden med uppgifter tillgängliga 2006–2013 (Figur 3.29). Totalt i befolkningen har ungefär 18 procent av omkomna förare haft för hög alkoholhalt. Andelen rattfulla är högst i åldersgrupperna 18–24 och 25–44 år. 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 78 procent av samtliga rattfulla under perioden 2006–2013 var *grovt* rattfulla. Anledningen till att en övervägande majoritet av de rattfulla har den högre graden av rattfylleri kan bero dels på att bland dem som omkommer rattfulla är personer med mycket hög alkoholhalt i blodet överrepresenterade, dels att de som har så pass mycket alkohol i blodet oftare omkommer direkt i olyckan snarare än eftervårdas (då alkoholhalten sjunker eller helt försvinner innan dödsfallet/obduktionen).

³⁶ Regleras i Trafikbrottslagen (SFS 1951:649).

³⁷ Informationen i avsnittet baseras till viss del på information från direktkontakt med RMV.

³⁸ 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).

³⁹ Se diskussion angående underskattnings i texten ovan.



Figur 3.29: Andel (procent) av vägtrafikdödade förare med 0,20-0,99 respektive 1,00 promille eller mer alkohol i blodet. Totalt samt per kön, ålder och fordonsslag för perioden 2006–2013.

Källa: Rättsmedicinalverket (se vidare avsnitt 6.5).

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

Det kan vara värt att påminna om att inte alla dödsolyckor med alkoholpåverkade förare inblandade *orsakas* av den alkoholpåverkade trafikanten eller av att denne varit alkoholpåverkad. Man kan alltså inte utifrån siffrorna ovan säga hur många personer som skulle ha räddats om inga förare eller fotgängare hade varit onyktra.

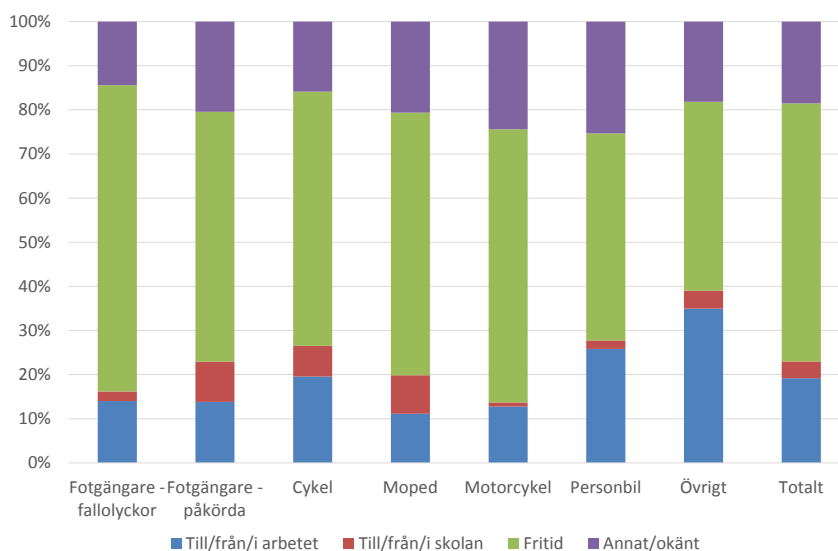
4 Sjukvårdens rapportering av trafikskadade

Nu är nästan alla svenska sjukhus med akutmottagning anslutna till systemet STRADA-sjukvård och rapporterar därmed vägtrafikskador i systemet som förvaltas av Transportstyrelsen.⁴⁰ I Bilaga 3 beskrivs den rapportering som sjukvården gör till systemet STRADA-sjukvård.

Antalet anslutna sjukhus har ökat över tid och det är därför inte möjligt ge någon komplett bild av hur antal skadade enligt STRADA-sjukvård utvecklats över tid. Däremot finns det några aspekter för de trafikskadade som fångas upp av sjukvårdsrapporteringen men inte av polisen, och som vi tycker är värt nämna: ärende vid trafikskada samt användning av skyddsutrustning.

4.1 Ärende vid trafikskada

Från sjukvårdsrapporteringen finns information om vilket ärende personen hade med sin resa då olyckan inträffade. De flesta (58 procent) skadades på fritiden, 19 procent på arbetet eller på väg till/från arbetet och 4 procent i skolan eller på väg till/från skolan. (Figur 4.1)



Figur 4.1: Ärende bland skadade i trafiken enligt STRADA sjukvård. År 2013.

Källa: STRADA-sjukvård, se Bilaga 3, Tabell 5.

⁴⁰ Det framgår av Bilaga 3, Tabell 1 vilka län som rapporterat under 2013.

4.2 Skyddsutrustning

För att nå trafiksäkerhetsmålen tillämpas så kallad målstyrning av trafik-säkerhetsarbetet. Det innebär att det finns fastställda mål för ett antal indikatorer som det finns goda skäl tro är betydelsefulla för hur trafiksäkerheten utvecklas. Indikatorer är bland annat andel nyktra förare, andel som använder bilbälte och hjälmanvändning på cykel. Trafiksäkerhetsutvecklingen och målpuppfyllelsen utvärderas vid årliga resultatkonferenser. I samband med den årliga konferensen publiceras också en rapport som sammanfattar trafiksäkerhetsarbetet.⁴¹ Syftet med det målstyrda arbetssättet är att skapa långsiktighet och systematik i trafiksäkerhetsarbetet och det utvecklas löpande i samverkan mellan en rad organisationer, varav Trafikverket är en.

Det finns lagar som reglerar användning av hjälm respektive bälte i trafiken. Finns det bälte ska detta användas av alla som åker i personbil, buss och lastbil. För moped och motorcykel är det lag på hjälm för både förare och passagerare. Sedan 1 januari 2005 är det lag på att alla barn och ungdomar under 15 år ska använda hjälm när de cyklar eller blir skjutsade på cykel. För cyklister 15 år och äldre finns ingen lagstadgad hjälmanvändning.⁴²

Ett av målen i det målstyrda trafiksäkerhetsarbetet är att år 2020 ska minst 99 procent använda bälte i framsätet på personbil och år 2013 var nivån enligt mätning 98 procent. Bältesanvändning skiljer mellan olika grupper och vissa grupper är risktagare i flera olika avseenden samtidigt. Exempelvis är betydligt högre andel obältade bland omkomna onyktra förare och passagerare.

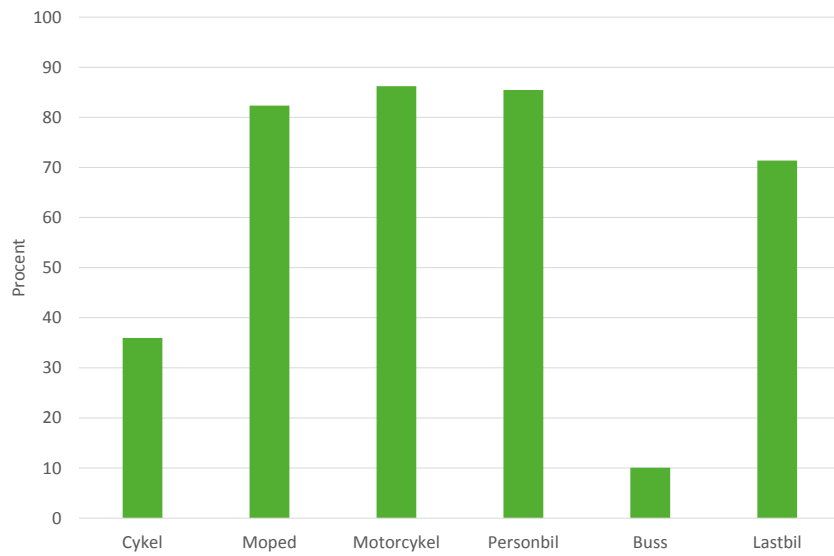
För cykelhjälm är målet att 70 procent ska använda cykelhjälm år 2020. Under 2013 använde enligt mätning 36 procent cykelhjälm, en nivå som inte är tillräckligt hög för att vara i linje med nödvändig utveckling för att nå målet. Mopedhjälm användning mättes för första gången under 2012 och för 2013 observerades en andel på 96 procent med hjälm med målet 99 procent 2020. Det finns inga kvantifierade mål för användning av MC-hjälm.⁴³

Bland de skadade som rapporterats till STRADA-sjukvård fördelar sig användning av hjälm respektive bälte enligt Figur 4.2. Bland cyklister som skadades hade 36 procent hjälm medan 82 procent av de skadade mopedisterna och 86 procent av motorcyklisterna hade hjälm. Bland de skadade personbilisterna hade endast 85 procent bälte, det vill säga betydligt färre än de 98 procent som nämns ovan. Den generella mätningen ska peka på användningen i trafiken i genomsnitt medan det vi får vi STRADA är hur det ser ut för de *skadade*, vilket är en grupp med delvis andra riskbeteenden än befolkningen i stort. Bältesanvändningen bland skadade i buss är så låg som 10 procent och i lastbil 71 procent.

⁴¹ Se *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2013 Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020* (Trafikverket, Publikationsnummer 2014:068)

⁴² Trafikförordningen (1998:1276), se även www.Transportstyrelsen.se för mer detaljerade beskrivningar av regelverket.

⁴³ Se *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2013 Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020* (Trafikverket, Publikationsnummer 2014:068)



Figur 4.2: Skyddsutrustning (hjälm respektive bälte) bland skadade i trafiken enligt STRADA sjukvård. År 2013.

Källa: STRADA-sjukvård, se Bilaga 3, Tabell 6.

5 Avslutande kommentarer

Antal dödade i vägtrafiken under året 2013 var 260 personer. Det är den lägsta siffran för omkomna sedan andra världskriget, då naturligtvis trafikarbetet endast var en bråkdel av dagens nivå. För 2013 har i skrivande stund 79 personer omkommit under januari–april 2014. Om de första fyra månaderna 2014 har samma andel av hela årets omkomna som varit fallet under det senaste decenniet, slutar antal omkomna under hela 2014 på en betydligt högre nivå än 2013: mer än 300 omkomna. Även 2011 ökade antalet omkomna stort jämfört med året innan men totalt är utveckling de senaste åren gynnsam och om den fortsätter kommer vi nå målet om maximalt 220 omkomna år 2020.

Vi har visat hur de olika trafikantgrupperna omkommer i trafiken och vilken utveckling som skett över tid. De oskyddade trafikanternas andel av de omkomna har ökat det senaste decenniet och det förklaras av att motorcyklisterna ökar sitt antal och sin andel av de trafikdödade. Under 2013 omkom 40 motorcyklist, samtliga utom en förare.

Under året omkom också 3 mopedister och 14 cyklister - de lägsta dödssiffrorna för dessa trafikantgrupper i modern tid. Detta är naturligtvis glädjande men vad gäller cyklister så ökar *skadade* cyklister oroväckande snabbt. Cyklister är den största patientgruppen bland skadade i vägtrafiken. Dominansen av cyklisterna bland de skadade gäller oavsett om man mäter med begreppet allvarligt skadad eller mycket allvarligt skadade (med risk få bestående men av sin skada) eller mäter skadade i bemärkelsen vårdade på sjukhus minst 24 timmar.

En strategi för säkrare cykling har tagits fram i en bred arbetsgrupp, ledd av Trafikverket. Vi fortsätter att med intresse följa utvecklingen av cyklisternas säkerhet. En viktig del i arbetet är att publicera statistik som ger en rättvisande bild åt utvecklingen av olika trafikantgruppers trafiksäkerhet. Trafikanalys och Transportstyrelsen bedriver tillsammans ett utvecklingsarbete för att få bättre förståelse för vilka möjligheter och vilka brister olika källor har, vad gäller att fånga antal skadade i vägtrafiken.

6 Fakta om statistiken

I detta kapitel ges en beskrivning av den officiella statistiken över vägtrafikolyckor, som bygger på polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada i STRADA (Swedish traffic accident data acquisition). Mer detaljer om statistiken finns i "Beskrivning av statistiken" som publiceras på Trafikanalys hemsida, www.trafa.se. Exempel på resultat som kan tas fram ur sjukvårdsdelen av STRADA presenteras i bilaga 4.

6.1 Statistikens omfattning

I systemet STRADA samlas uppgifter in både från polisen och från sjukvården, om omständigheter och inblandade personer i vägtrafikolyckor. Uppgifterna från polisen täcker hela landet, medan 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 1–0 samt i bilaga 2.

Grunden för uppgiftslämnandet

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

Populationer i statistiken

I polisdelen av STRADA redovisas följande populationer:

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

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

6.2 Insamling och bearbetning

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

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

6.3 Definitioner och begrepp

Vägtrafikolycka 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 i bemärkelsen ingen oavsiktlig händelse. Om andra trafikanter omkommer eller skadas i sådana händelser inkluderas de bland de dödade respektive skadade och händelsen ingår i definitionen på vägtrafikolycka.

Olycka Önskad 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 sjukdom⁴⁴ 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 Tabell 0.0 i Bilaga 2.

I 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, självmord med avskedsbrev eller självmord enligt expertgrupp. Åren 1994–2013.

	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
2011	33	..	23
2012	55	..	36
2013	24	..	28

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.

⁴⁴ 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.⁴⁵ 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 självmordstankar 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 skårskada, 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 bidragit till olyckan eller påverkat händelseförloppet redovisas detta.

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

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

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

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

⁴⁵ Expertgruppens arbete beskrivs i rapporten *Metod för suicidklassning av dödsfall i transportsystemet. Suicidklassning av 2008 och 2009 års dödsfall i vägtrafiken* (Trafikverket, Publikation 2011:128).

Olyckstypklassificeringen

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

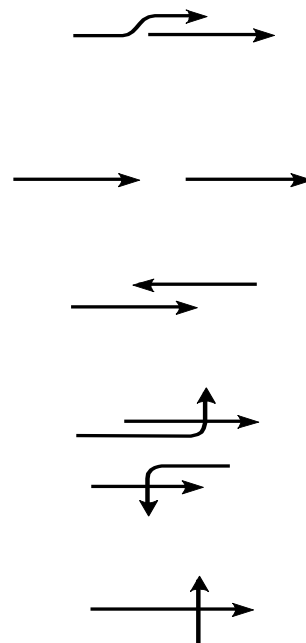
Singel (motorfordon utan annat motorfordon som motpart)

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).

6.4 Kvalitet och jämförbarhet

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

Klassificering av skadade personer

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

Underrapportering av vägtrafikolyckor

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

För antalet svårt skadade kan man jämföra med hur många som blir inlagda på sjukhus till följd av vägtrafikolyckor, eftersom *bland annat* de som får skador som förväntas medföra intagning på sjukhus ska räknas som svårt skadade i den polisrapporterade statistiken (jfr definition i avsnitt 6.3 ovan). Det framgår då att den grupp som blir inlagd på sjukhus är ungefär tre gånger så stor som *hela* det antal svårt skadade som polisen rapporterar.

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

underrapportering kan förändras över tiden på grund av förändrade rutiner och resurser hos polisen m.m.

Omläggningar av statistiken

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

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

6.5 Uppgifter från andra källor än polisen

Alkoholhalt i blodet enligt Rättsmedicinalverket

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 polisen använder (se bilaga 1).⁴⁶ Misstanken finns inte heller bekräftad/dementerad med hjälp av utandningsprov eller blodprov.

Den enda tillförlitliga informationen vi har om rattfylleri är därför mängd alkohol i blodet hos trafikdödade motorfordonsförare. Uppgifterna om alkohol i blodet 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 12 procent av de omkomna förarna år 2013. Det finns goda skäl till att RMV kan ha undersökt en omkommen person men inte testat för alkohol, till exempel att personen vårdats på sjukhus flera dygn och eventuell alkohol i blodet vid olyckstillfället försvunnit ur kroppen. Uppgifter om alkoholhalt hos dödade förare finns endast för åren 2006–2013.

Reslängder enligt resvaneundersökningen

För att beräkna risker att dödas i trafiken per kön, åldersgrupp, trafikantgrupp och så vidare har i ett stort antal diagram uppgifter om reslängder från resvaneundersökningarna 2005–2006, 2011 och 2012. 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 1,44 används eftersom åren 2004–2013 (den period vi visar antal omkomna för i avsnitt 3.11) var samtliga i Sveriges befolkning 75 år och äldre ungefär 1,44 gånger så stor som gruppen 75–84 år. I och med denna korrigering antas att personer 85 år och äldre reser lika långt som personer 75–84 år, vilket sannolikt innebär att den totala färdlängden för gruppen 75– år har överskattats. Riskerna för den äldsta åldersgruppen underskattas därmed och är därmed troligen högre än vad figurerna i denna rapport visar. En beskrivning av resvaneundersökningen finns i rapporten *RES 2005–2006 Den nationella resvaneundersökningen* (SIKA Statistik 2007:19) respektive *RVU Sverige 2011 och 2012* (Trafikanalys Statistik 2013:13).

⁴⁶ Polisens rapportering av "ej misstanke" respektive bortfall har förändrats drastiskt över åren, troligen till stor del på grund av ändrade rapporteringsrutiner. Däremot har polisens rapportering av antal misstänkta fall under många år legat konstant runt 50 fall per år bland de dödade och då har ibland andra än förare angivits misstanke för. Det finns studier som tyder på att polisens rapportering underskattar antal alkoholpåverkade. Detta redogjordes för i "Vägtrafikskador 2007", SIKA Statistik 2008:27, kapitel 3.5.

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	Ög	Kl	Veckodag	Väghållarkod
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

56 Olycksplats (ange gatu-/vägnamn/vägnr, ev husnr samt avstånd till närmaste korsning mellan allmänna vägar)

Namn på stadsdel/kommundel/ort el dyl

57 Skiss, på vilken anges gatu- och vägnamn, vägbredd, åtföljd av bokstav A resp B enl. avenit B nedan. Vid inritat fordon anges fordonsslag (pb, lb, etc) ett trafik- (vägtrafikant-) nummer 1, 2, 3 osv, vilket nr skall vara identiskt med det nr vederbörande vägtrafikant åsatts i trafikmålsanteckningar (RPS 411.20)

		Norrpil

58 Kortfattad beskrivning av händelseförloppet, siktförhållanden m.m.

B Väg- och Trafik

59 Vägnummer	Väg A	Väg B
	<input type="text"/>	<input type="text"/>
60 Högsta tillåtna hastighet	Huvudled	1
	Ej huvudled	2
61 Vägtyp	Motorväg	1
	Motortrafikled	2
Andra allm väg	3	<input type="text"/>
Gata	4	<input type="text"/>
Enskild väg	5	<input type="text"/>
Övr väg, torg etc	6	<input type="text"/>

62 Trafikanvisningar*)	Väg A	Väg B
	<input type="text"/>	<input type="text"/>
63 Trafikreglering*)	Förb mot v-sväng	1
	Stopplik	2
64 Trafiksignal*)	I funktion	1
	Ur funktion	2
65 Vägningsplikt	Gult blinkande	3
	Saknas	4

C Väderelek, väglag, belysning

65 Vädertekstförhållanden	Uppehållsväder	1		
	Dis/Sjirma	2		
66 Väglag	Vägbanan torr	1		
	Vägbanan våt/fuklig	2		
67 Trafikmiljö	Tättbyggt område	1		
	Ej tättbyggt område	2		
68 Ljustförhållanden	Dagljus	1		
	Mörker	2		
69 Gatu-/vägbelysning	Gryning/skymning	3		
	Om 68:2 eller 3 förkryssats	<input type="text"/>		
70 Trafikelement	Tänd	1	Väg A	Väg B
	Stäckt	2	<input type="text"/>	<input type="text"/>
71 Personnummer	Tunn is (vägb synlig)	4	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	Los snö/snömojd	5	<input type="text"/>	<input type="text"/>

D Trafikelement

Nr	Trafikelement (Lex, pb, låtlung B, låtlung mc, cykel, gående enl. 1 Kap. 4 § TaF, vildjur)	Registreringsnr. (anges för motor- och släpfordon). För utländskt for- don, nationalitet	Totalt antal pers i for- donet	Övnings- körning**)
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

E Inblandade personer

71 Personnummer		72 Trafikant			73 Personskada		
Obligatoriskt för förare och instruktör samt dödade och skadade personer		Förare el. elev som kör. Ange F/E	Passagerare/Instruktör	Död		74 Misstänkt påverkad av alkohol/annat ämne (förare). Ange J/N	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	Fram	Bak	Okänt eller övrigt	Död	Svårt skadad	Lindrigt skadad

Fordon skyltat för transport av farligt gods inblandat. Ange elementnr:		FU Inledd, datum och tid	av (titel, för- och efternamn)
Ort och datum	75 Undersökn.ledarens beslut	FU inledd ej	Beslutsdatum
Uppgiftslämnare	Ej spaningsresultat	Misstänkt ej fyllt 15 år	Undersökningsledarens namnteckning/sign
50 Statistiska uppgifter till Vägverket	Brott kan ej styrkas	Misstänkt avliden	
Datum och sign	Misstänkt oskyldig	Rapporteftergift	
	Gärningen ej brott	Spaningsuppdrag saknas	

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

Polismyndigheten / kopier till Vv / försäkringsbolag

Bilaga 2: Polisrapporterade vägtrafikolyckor (tabellbilaga) / Tables

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

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

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

Tabellförteckning
List of tables

Tabell 0.0	Sammanfattning av den officiella statistiken över antal dödade personer i vägtrafiken. Åren 1960–2012.	Table 0.0:	Summary of the number of persons killed in road traffic accidents according to official statistics. Years 1960–2012.
Tabell 1.1	Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, kön och län. År 2013.	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 2013.
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 2013.	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, weakday and hour. Year 2013.
Tabell 1.3	Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, kön, trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, väder, väglag och ljusförhållande. År 2013.	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 2013.
Tabell 1.4	Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer fördelade efter de inblandade trafikelementen. År 2013.	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 2013.
Tabell 1.5	Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada, och därvid dödade och svårt skadade personer efter hastighet och vägtyp. År 2013.	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 2013.
Tabell 2.1	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och län/storstad. År 2013.	Table 2.1:	Persons killed in road traffic accidents reported by the police by traffic elements involved, type of accident and county/city. Year 2013.
Tabell 2.2	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och månad, veckodag och tid på dygnet. År 2013.	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 2013.
Tabell 2.3	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, område, väder, väglag och ljusförhållande. År 2013.	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 2013.
Tabell 2.4	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och trafikantgrupp. År 2013.	Table 2.4:	Persons killed in road traffic accidents reported by the police by traffic elements involved, type of accident and road user. Year 2013.
Tabell 3.1	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och län/storstad. År 2013.	Table 3.1:	Persons killed in road traffic accidents reported by the police, by group of road users and county/city. Year 2013.
Tabell 3.2	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och månad, veckodag respektive tid på dygnet. År 2013.	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 2013.
Tabell 3.3	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, område, väder, väglag och ljusförhållande. År 2013.	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
Tabell 4.1	Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2013.	Table 4.1:	Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age and county/city. Year 2013.

Tabellförteckning
List of tables

Tabell 4.2	Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2013.	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 2013.
Tabell 5.1	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter veckodag, månad och klockslag. År 2013.	Table 5.1:	Persons killed in road traffic accidents reported by the police by day of the week, month and hour. Year 2013.
Tabell 5.2	Dödade och svårt skadade personer samt antal trafikelement vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig eller svår personskada efter trafikmiljö och trafikelement. År 2013.	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 2013.
Tabell 5.3	Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt. År 2013.	Table 5.3:	Drivers of vehicles killed in road traffic accidents reported by the police by blood alcohol concentration. Year 2013.
Tabell 5.4	Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt samt andel med otillåten mängd alkohol i blodet. Åren 2006-2013 samt totalt för perioden.	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 2006-2013.
Tabell 6.1	Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång, svår och lindrig personskada och därvid dödade, svårt och lindrigt skadade personer efter skadeföljd. Åren 1960-2013.	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 1960-2013.
Tabell 6.2	Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960-2013.	Table 6.2:	Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users. Years 1960-2013.
Tabell 6.3	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor, per län/storstad. Åren 1985 - 2013.	Table 6.3:	Persons killed in road traffic accidents reported by the police, by county/city. Years 1985 - 2013.
Tabell 6.4	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor, antal dödade per 100 000 invånare och per län/storstad. Åren 1985-2013.	Table 6.4:	Persons killed in road traffic accidents reported by the police, persons killed per 100 000 inhabitants and by county/city. Years 1985-2013.
Tabell 6.5	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter kön, årstid, del av vecka och del av dygn. År 1985-2013.	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 1985-2013.
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 - 2013.	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 - 2013.
Tabell 7.1	Dödade personer i vägtrafikolyckor inom EU. Åren 1991-2012 samt utveckling 2012-2013 (preliminärt).	Table 7.1:	Persons killed in road traffic accidents in EU. Years 1991-2012 and development 2012-2013 (provisional).
Tabell 7.2	Dödade personer i vägtrafikolyckor per miljon invånare inom EU. Åren 1991 - 2012.	Table 7.2:	Persons killed in road traffic accidents per million inhabitants in EU. Years 1991 - 2012.
Tabell 7.3	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor samt antal per 100 000 invånare, per land i Norden. Åren 1950 - 2013.	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 - 2013.

Tabell 0.0: Sammanfattning av den officiella statistiken över antal dödade personer i vägtrafiken. Åren 1960–2012.

Table 0.0: Summary of the number of persons killed in road traffic accidents according to official statistics. Years 1960–2012.

År	Dödade i regelrätta olyckor	Sjukdomsfall	Själv mord	Olyckor + självmord	Officiell statistik	Innehåll i officiell statistik
Year	Killed in involuntary accidents	Cases of illness	Suicides	Accidents + suicides	Official statistics	
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
2011	319	33	23	342	319	Dödade i regelrätta olyckor
2012	285 ^k	55 ^k	36	321	285	Dödade i regelrätta olyckor
2013	260	24	28	288	260	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 2013.



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 2013.

Län County	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			
					svår severe	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown
Hela riket	2 492	247	2 245	2 981	260	195	65	-	2 721	1 655	1 051	15
Stockholms län	565	22	543	642	22	13	9	-	620	392	223	5
varav Stockholms kommun	253	6	247	276	6	4	2	-	270	172	97	1
Uppsala län	97	12	85	142	13	7	6	-	129	73	54	2
Södermanlands län	73	15	58	81	15	14	1	-	66	47	19	-
Östergötlands län	82	13	69	93	13	9	4	-	80	42	38	-
Jönköpings län	88	4	84	98	4	4	-	-	94	53	41	-
Kronobergs län	56	6	50	63	6	3	3	-	57	30	27	-
Kalmar län	64	8	56	82	10	8	2	-	72	41	31	-
Gotlands län	20	3	17	27	3	2	1	-	24	15	9	-
Blekinge län	27	5	22	36	5	5	-	-	31	23	8	-
Skåne län	292	35	257 ^k	343	38	30	8	-	305	189 ^k	116	-
varav Malmö kommun	42	3	39 ^k	49	3	2	1	-	46	20 ^k	26	-
Hallands län	135	13	122	160	13	11	2	-	147	79	68	-
Västra Götalands län	317	38	279	382	38	26	12	-	344	213	128	3
varav Göteborgs kommun	77	6	71	87	6	3	3	-	81	56	25	-
Värmlands län	55	9	46	66	12	9	3	-	54	33	21	-
Örebro län	61	7	54	72	7	6	1	-	65	46 ^k	19	-
Västmanlands län	106	6	100 ^k	134	6	5	1	-	128	72 ^k	53	3
Dalarnas län	87	9	78	106	9	7	2	-	97	63	32	2
Gävleborgs län	63	8	55	74	8	5	3	-	66	41	25	-
Västernorrlands län	87	9	78	108	10	9	1	-	98	55	43	-
Jämtlands län	57	5	52	69	6	4	2	-	63	41	22	-
Västerbottens län	79	5	74 ^k	90	5	5	-	-	85	48 ^k	37	-
Norrbottnens län	81	15	66	113	17	13	4	-	96	59	37	-

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 2013.

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, weakday and hour. Year 2013.



Månad Month	Olyckor Accidents			Skadade personer Injured persons								
	Summa	varav med		Summa	varav							
Dag Day	Total	of which with		Total	of which							
Timme Hour		dödlig utgång	personskada		dödade				svårt skadade			
		fatalities	personal injuries		killed				severely injured			
			svår		Summa	Man	Kvinna	Okänd	Summa	Man	Kvinna	Okänd
			severe		Total	Man	Woman	Unknown	Total	Man	Woman	Unknown
Samtliga	2 492	247	2 245	2 981	260	195	65	-	2 721	1 655	1 051	15
Januari	168	17	151 ^k	204	17	12	5	-	187	111 ^k	75	1
Februari	143	14	129	198	16	13	3	-	182	98	84	-
Mars	135	12	123	159	13	10	3	-	146	92	53	1
April	154	13	141	174	14	9	5	-	160	97	62	1
Maj	260	25	235	304	25	22	3	-	279	168	111	-
Juni	304	24	280	368	27	18	9	-	341	228	110	3
Juli	276	32	244	350	33	26	7	-	317	195	120	2
Augusti	256	25	231	299	28	19	9	-	271	184	84	3
September	237	17	220	269	18	15	3	-	251	151	98	2
Oktober	189	19	170 ^k	215	19	14	5	-	196	101 ^k	94	1
November	197	28	169	237	28	21	7	-	209	125	84	-
December	173	21	152 ^k	204	22	16	6	-	182	105 ^k	76	1
Samtliga	2 492	247	2 245	2 981	260	195	65	-	2 721	1 655	1 051	15
Måndag	358	37	321 ^k	441	39	33	6	-	402	238 ^k	163	1
Tisdag	328	13	315	378	14	13	1	-	364	231	132	1
Onsdag	353	40	313 ^k	398	40	23	17	-	358	209 ^k	148	1
Torsdag	368	40	328 ^k	447	41	32	9	-	406	244 ^k	160	2
Fredag	407	31	376	470	31	21	10	-	439	261	172	6
Lördag	359	43	316	439	47	37	10	-	392	245	145	2
Söndag	319	43	276	408	48	36	12	-	360	227 ^k	131	2
Samtliga	2 492	247	2 245	2 981	260	195	65	-	2 721	1 655	1 051	15
00:00-01:59	81	8	73	98	9	7	2	-	89	65	23	1
02:00-03:59	82	8	74	111	11	9	2	-	100	77	21	2
04:00-05:59	58	6	52	74	6	6	-	-	68	50	18	-
06:00-07:59	192	16	176 ^k	224	16	11	5	-	208	126 ^k	80	2
08:00-09:59	194	13	181	223	14	10	4	-	209	102	106	1
10:00-11:59	251	30	221	299	31	23	8	-	268	156	111	1
12:00-13:59	295	34	261 ^k	345	37	25	12	-	308	180 ^k	126	2
14:00-15:59	345	30	315 ^k	432	32	23	9	-	400	224 ^k	175	1
16:00-17:59	416	36	380 ^k	480	36	26	10	-	444	252 ^k	188	4
18:00-19:59	250	23	227	318	23	19	4	-	295	181	113	1
20:00-21:59	168	20	148	192	22	15	7	-	170	122	48	-
22:00-23:59	116	12	104	141	12	10	2	-	129	95	34	-
Okänd tid	44	11	33	44	11	11	-	-	33	25	8	-

Tabell 1.3: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, kön, trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, väder, väglag och ljusförhållande. År 2013.
 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 2013.



Väglag m.m. Road condition etc.	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	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown
			svår severe									
Samtliga	2 492	247	2 245	2 981	260	195	65	-	2 721	1 655	1 051	15
Trafikmiljö												
Tättbebyggt område	1 050		995 ^k	1 188	55	39	16	-	1 133	671 ^k	457	5
Ej tättbebyggt område	1 291	181	1 110 ^k	1 626	194	147	47	-	1 432	890 ^k	532	10
Uppgift saknas	151	11	140	167	11	9	2	-	156	94	62	-
Vägtyp												
Motorväg	202	21	181 ^k	263	21	17	4	-	242	146 ^k	91	5
Motortrafikled	124	12	112 ^k	160	14	10	4	-	146	83 ^k	62	1
Annan allmän väg	1 362	172	1 190 ^k	1 677	183	139	44	-	1 494	938 ^k	551	5
Gata	484	27	457	535	27	17	10	-	508	280	225	3
Enskild väg	24	1	23	26	1	-	1	-	25	20	5	-
Övrig väg, torg etc.	98	2	96	106	2	1	1	-	104	59	45	-
Uppgift saknas	198	12	186	214	12	11	1	-	202	129	72	1
Hastighetsbegränsning												
120 km/h	25	2	23	42	2	2	-	-	40	23	17	-
110 km/h	88	14	74 ^k	108	14	11	3	-	94	65 ^k	29	-
100 km/h	83	10	73	102	10	8	2	-	92	51 ^k	39	2
90 km/h	228	42	186	312	47	30	17	-	265	153	111	1
80 km/h	175	25	150 ^k	227	26	19	7	-	201	127 ^k	73	1
70 km/h	524	73	451 ^k	636	77	64	13	-	559	356 ^k	198	5
60 km/h	50	6	44	59	6	3	3	-	53	26	26	1
50 km/h	590	33	557 ^k	684	34	23	11	-	650	387 ^k	261	2
40 km/h	75	4	71	82	4	2	2	-	78	32	46	-
30 km/h	77	3	74	82	3	2	1	-	79	50	29	-
Uppgift saknas	577	35	542	647	37	31	6	-	610	385	222	3
Område												
Sträcka	1 667	187	1 480 ^k	2 024	200	153	47	-	1 824	1 140 ^k	669	15
Korsning	561	36	525	673	36	26	10	-	637	371	266	-
Trafikplats	16	3	13	22	3	2	1	-	19	8	11	-
Rondell	72	5	67	76	5	2	3	-	71	41	30	-
Annat / Uppgift saknas	176	16	160	186	16	12	4	-	170	95	75	-
Väder												
Uppehållsväder	2 010	200	1 810 ^k	2 436	208	153	55	-	2 228	1 352 ^k	865	11
Dis/dimma	45	6	39	52	7	6	1	-	45	27	18	-
Regn	160	19	141	186	22	17	5	-	164	101	61	2
Snöfall el. snöblandat regn	95	11	84	117	12	9	3	-	105	63	41	1
Uppgift saknas	182	11	171	190	11	10	1	-	179	112	66	1
Väglag där vägbanan												
Torr	1 476	145	1 331 ^k	1 770	154	111	43	-	1 616	985 ^k	621	10
Vät/fuktig	506	60	446 ^k	620	63	48	15	-	557	346 ^k	209	2
Is/snö	315	29	286 ^k	388	30	25	5	-	358	199 ^k	157	2
- varav tjock is/packad snö	78	2	76	92	2	2	-	-	90	46	44	-
- varav tunn is (synlig väg)	151	15	136 ^k	194	15	13	2	-	179	97 ^k	80	2
- varav lös snö/snömodd	86	12	74	102	13	10	3	-	89	56	33	-
Uppgift saknas	195	13	182	203	13	11	2	-	190	125	64	1
Ljusförhållande												
Dagsljus	1 568	148	1 420 ^k	1 862	155	113	42	-	1 707	999 ^k	699	9
Mörker	583	63	520	718	69	56	13	-	649	418	226	5
- varav tänd belysning	273	21	252	329	23	20	3	-	306	199	105	2
Gryning/skymning	192	21	171 ^k	242	21	14	7	-	221	146 ^k	75	-
- varav tänd belysning	21	-	21	22	-	-	-	-	22	14	8	-
Uppgift saknas	149	15	134	159	15	12	3	-	144	92	51	1

Tabell 1.4: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer fördelade efter de inblandade trafikelementen. År 2013.

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 2013.



Trafikelement Traffic element	Olyckor Accidents			Skadade personer Injured persons								
	Summa Total	varav med of which with		Summa Total	varav of which							
		dödlig utgång fatalities	personskada personal injuries		dödade killed				svårt skadade severely injured			
					svår severe	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown
Samtliga	2 492	247	2 245	2 981	260	195	65	-	2 721	1 655	1 051	15
Personbil singel	629	61	568	755	67	58	9	-	688	425	257	6
Lastbil singel	55	5	50	61	5	3	2	-	56	48	8	-
Buss singel	3	-	3	5	-	-	-	-	5	3	2	-
Motorcykel singel	143	19	124	154	19	19	-	-	135	117	18	-
Moped singel	52	-	52	52	-	-	-	-	52	41	11	-
Cykel singel	55	4	51	56	4	3	1	-	52	37	14	1
Traktor singel	6	1	5	7	1	1	-	-	6	5	1	-
Övrig singel	30	2	28	32	2	2	-	-	30	27	3	-
Personbil – personbil	434	34	400 ^k	657	38	22	16	-	619	296 ^k	317	6
Personbil – lastbil	165	23	142 ^k	210	24	15	9	-	186	104 ^k	82	-
Personbil – buss	24	5	19	32	5	4	1	-	27	17	10	-
Personbil – motorcykel	88	12	76	94	12	10	2	-	82	75	7	-
Personbil – moped	55	1	54	59	1	1	-	-	58	43	15	-
Personbil – cykel	190	6	184 ^k	191	6	3	3	-	185	106 ^k	79	-
Personbil – gående	237	33	204	248	33	20	13	-	215	103	110	2
Personbil – djur	31	6	25	38	6	4	2	-	32	18	14	-
Personbil – traktor	11	1	10	14	2	1	1	-	12	9	3	-
Personbil – övrigt	12	4	8	16	5	3	2	-	11	8	3	-

Tabell 1.4: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer fördelade efter de inblandade trafikelementen. År 2013.

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 2013.



Trafikelement Traffic element	Olyckor Accidents		Skadade personer Injured persons											
	Summa Total	varav med of which with	dödlig utgång fatalities	personskada personal injuries	svår severe	Summa Total	dödade killed				svårt skadade severely injured			
							Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	
Lastbil – lastbil	25	3	22	31	3	3	-	-	28	26	2	-		
Lastbil – buss	2	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-		
Lastbil – motorcykel	16	3	13	16	3	3	-	-	13	13	-	-		
Lastbil – moped	7	1	6	7	1	-	1	-	6	5	1	-		
Lastbil – cykel	17	3	14 ^k	18	3	2	1	-	15	8 ^k	7	-		
Lastbil – gående	28	5	23	28	5	3	2	-	23	14	9	-		
Lastbil – djur	2	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-		
Lastbil – traktor	3	-	3	3	-	-	-	-	3	3	-	-		
Lastbil – övrigt	5	3	2	7	3	3	-	-	4	3	1	-		
Buss – buss	2	-	2	3	-	-	-	-	3	3	-	-		
Buss – motorcykel	6	3	3	7	3	3	-	-	4	3	1	-		
Buss – moped	1	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-		
Buss – cykel	8	-	8	8	-	-	-	-	8	4	4	-		
Buss – gående	31	2	29	33	2	2	-	-	31	15	16	-		
Buss – djur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Buss – traktor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Buss – övrigt	1	1	-	4	1	1	-	-	3	2	1	-		
Motorcykel – motorcykel	7	2	5	11	2	2	-	-	9	8	1	-		
Motorcykel – moped	3	-	3	4	-	-	-	-	4	3	1	-		
Motorcykel – cykel	7	-	7	8	-	-	-	-	8	4	4	-		
Motorcykel – gående	4	-	4	4	-	-	-	-	4	2	2	-		
Motorcykel – djur	6	1	5	6	1	1	-	-	5	4	1	-		
Motorcykel – traktor	3	-	3	3	-	-	-	-	3	3	-	-		
Motorcykel – 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 2013.

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 2013.



Trafikelement Traffic element	Olyckor Accidents		Skadade personer Injured persons											
	Summa Total	varav med of which with	dödlig utgång fatalities	personskada personal injuries	svår severe	Summa Total	dödade killed				svårt skadade severely injured			
							Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	
Moped – moped	6	-	-	6	7	-	-	-	-	7	7	-	-	
Moped – cykel	10	-	-	10	10	-	-	-	-	10	6	4	-	
Moped – gående	5	-	-	5	5	-	-	-	-	5	2	3	-	
Moped – djur	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	-	1	-	
Moped – traktor	1	1	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	
Moped – övrigt	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	-	1	-	
Cykel – cykel	26	1	-	25	29	1	1	-	-	28	13	15	-	
Cykel – gående	22	-	-	22	24	-	-	-	-	24	11	13	-	
Cykel – djur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Cykel – traktor	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	-	1	-	
Cykel – övrigt	4	-	-	4	4	-	-	-	-	4	2	2	-	
Gående – traktor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Gående – övrigt	8	-	-	8 ^k	8	-	-	-	-	8	2	6 ^k	-	
Traktor – traktor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Traktor – djur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Traktor – övrigt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Övrigt – djur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Övrigt – övrigt	3	1	-	2 ^k	3	1	1	-	-	2	2	- ^k	-	

Tabell 1.5: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada, och därvid dödade och svårt skadade personer efter hastighet och vägtyp. År 2013.
 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 2013.

Hastighet Speed Vägtyp Type of road	Olyckor Accidents			Skadade personer Injured persons			Kvot per 100 olyckor Rate per 100 accidents		
	Summa Total	varav med of which with	personskada personal injuries svår severe	Summa Total	varav of which	dödade killed	skadade injured svårt severely	Dödade och skadade Killed and injured	Dödade Killed
								Dödade och skadade Killed and injured	Dödade Killed
Samtliga	2 492	247	2 245	2 981	260	2 721	120	10	
Motorväg	202	21	181 ^k	263	21	242 ^k	130	10	
Motortrafikled	124	12	112 ^k	160	14	146 ^k	129	11	
Annan allmän väg	1 362	172	1 190 ^k	1 677	183	1 494 ^k	123	13	
Gata	484	27	457	535	27	508	111	6	
Enskild väg	24	1	23	26	1	25	108	4	
Övrig väg/torg etc.	98	2	96	106	2	104	108	2	
Uppgift saknas	198	12	186	214	12	202	108	6	
120 km/h	25	2	23	42	2	40	168	8	
Motorväg	25	2	23	42	2	40	168	8	
Motortrafikled	-	-	-	-	-	-	-	-	
Annan allmän väg	-	-	-	-	-	-	-	-	
Gata	-	-	-	-	-	-	-	-	
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-	
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-	
Uppgift saknas	-	-	-	-	-	-	-	-	
110 km/h	88	14	74	108	14	94	123	16	
Motorväg	77	13	64 ^k	97	13	84 ^k	126	17	
Motortrafikled	2	-	2	2	-	2	-	-	
Annan allmän väg	8	-	8	8	-	8	-	-	
Gata	-	-	-	-	-	-	-	-	
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-	
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-	
Uppgift saknas	1	1	-	1	1	-	-	-	
100 km/h	83	10	73	102	10	92	123	12	
Motorväg	17	2	15	21	2	19	124	12	
Motortrafikled	30	4	26	36	4	32	120	13	
Annan allmän väg	34	4	30	43	4	39 ^k	126	12	
Gata	-	-	-	-	-	-	-	-	
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-	
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-	
Uppgift saknas	2	-	2	2	-	2	-	-	
90 km/h	228	42	186	312	47	265	137	21	
Motorväg	25	1	24	29	1	28	116	4	
Motortrafikled	20	4	16	28	6	22	140	30	
Annan allmän väg	178	36	142	248	39	209	139	22	
Gata	3	1	2	5	1	4	-	-	
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-	
Övrig väg/torg etc.	1	-	1	1	-	1	-	-	
Uppgift saknas	1	-	1	1	-	1	-	-	
80 km/h	175	25	150	227	26	201	130	15	
Motorväg	3	-	3	4	-	4	-	-	
Motortrafikled	10	-	10 ^k	14	-	14 ^k	-	-	
Annan allmän väg	158	25	133	205	26	179	130	16	
Gata	3	-	3	3	-	3	-	-	
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-	
Övrig väg/torg etc.	1	-	1	1	-	1	-	-	
Uppgift saknas	-	-	-	-	-	-	-	-	
70 km/h	524	73	451	636	77	559	121	15	
Motorväg	27	1	26 ^k	40	1	39 ^k	148	4	
Motortrafikled	37	2	35	52	2	50	141	5	
Annan allmän väg	432	66	366	509	70	439	118	16	
Gata	14	4	10	19	4	15	136	29	
Enskild väg	6	-	6	6	-	6	-	-	
Övrig väg/torg etc.	2	-	2	4	-	4	-	-	
Uppgift saknas	6	-	6	6	-	6	-	-	
60 km/h	50	6	44	59	6	53	118	12	
Motorväg	2	-	2	2	-	2	-	-	
Motortrafikled	-	-	-	-	-	-	-	-	
Annan allmän väg	43	5	38	52	5	47	121	12	
Gata	5	1	4	5	1	4	-	-	
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-	
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-	
Uppgift saknas	-	-	-	-	-	-	-	-	

Tabell 1.5: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada, och därvid dödade och och svårt skadade personer efter hastighet och vägtyp. År 2013.
 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 2013.

Hastighet Speed Vägtyp Type of road	Olyckor Accidents			Skadade personer Injured persons			Kvot per 100 olyckor Rate per 100 accidents	
	Summa Total	varav med of which with	personskada personal injuries	Summa Total	varav of which	skadade injured	Dödade och skadade Killed and injured	Dödade Killed
		dödlig utgång fatalities	svår severe		dödade killed	svårt severely		
50 km/h	590	33	557	684	34	650	116	6
Motorväg	5	-	5	6	-	6	-	-
Motortrafikled	10	1	9	12	1	11	-	-
Annan allmän väg	290	17	273 ^k	352	18	334 ^k	121	6
Gata	260	14	246	288	14	274	111	5
Enskild väg	2	-	2	2	-	2	-	-
Övrig väg/torg etc.	4	-	4	5	-	5	-	-
Uppgift saknas	19	1	18	19	1	18	100	5
40 km/h	75	4	71	82	4	78	109	5
Motorväg	-	-	-	-	-	-	-	-
Motortrafikled	1	-	1	1	-	1	-	-
Annan allmän väg	31	2	29	33	2	31	106	6
Gata	41	2	39	46	2	44	112	5
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	1	-	1	1	-	1	-	-
Uppgift saknas	1	-	1	1	-	1	-	-
30 km/h	77	3	74	82	3	79	106	4
Motorväg	-	-	-	-	-	-	-	-
Motortrafikled	-	-	-	-	-	-	-	-
Annan allmän väg	20	-	20	21	-	21	105	-
Gata	50	2	48	54	2	52	108	4
Enskild väg	1	1	-	1	1	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	4	-	4	4	-	4	-	-
Uppgift saknas	2	-	2	2	-	2	-	-
Uppgift saknas	577	35	542	647	37	610	112	6
Motorväg	21	2	19	22	2	20	105	10
Motortrafikled	14	1	13	15	1	14	107	7
Annan allmän väg	168	17	151	206	19	187	123	11
Gata	108	3	105	115	3	112	106	3
Enskild väg	15	-	15	17	-	17	113	-
Övrig väg/torg etc.	85	2	83	90	2	88	106	2
Uppgift saknas	166	10	156	182	10	172	110	6

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 2013.
 Table 2.1: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by traffic elements involved, type of accident and county/city. Year 2013.



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	260	95	1	12	47	12	10	2	3	9	39	3	27	
Stockholms län	22	8	-	-	3	1	-	-	-	-	1	7	-	2
varav Stockholm kommun	6	3	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-	-
Uppsala län	13	5	-	1	2	1	1	-	-	-	1	2	-	-
Södermanlands län	15	7	-	1	2	-	-	-	-	-	1	3	-	1
Östergötlands län	13	5	-	-	3	2	-	-	-	-	-	3	-	-
Jönköpings län	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Kronobergs län	6	3	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kalmar län	10	3	-	-	2	-	-	-	-	-	-	3	-	2
Gotlands län	3	1	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-
Blekinge län	5	2	-	1	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Skåne län	38	14	-	2	6	-	1	-	2	-	-	7	-	6
varav Malmö kommun	3	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Hallands län	13	2	-	-	1	1	2	-	-	2	-	-	-	5
Västra Götalands län	38	10	1	1	9	1	2	-	1	3	5	2	3	
varav Göteborg kommun	6	2	-	-	2	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Värmlands län	12	5	-	-	3	-	1	-	-	-	-	2	-	1
Örebro län	7	2	-	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Västmanlands län	6	2	-	-	-	1	1	-	-	-	-	2	-	-
Dalarnas län	9	4	-	2	1	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Gävleborgs län	8	4	-	1	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1
Västernorrlands län	10	4	-	-	1	2	-	2	-	-	-	1	-	-
Jämtlands län	6	3	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Västerbottens län	5	3	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Norrbottnens län	17	6	-	1	6	1	-	-	-	1	1	-	-	1

Tabell 2.2: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och månad, veckodag och tid på dygnet. År 2013.
 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 2013.



Månad Month Dag Day Timme Hour	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	260	95	1	12	47	12	10	2	3	9	39	3	27	
Januari	17	6	-	1	4	-	1	-	-	-	4	-	1	
Februari	16	2	-	-	6	-	1	2	-	1	2	-	2	
Mars	13	5	-	-	4	-	1	-	-	1	2	-	-	
April	14	6	-	-	3	-	-	-	-	1	2	-	2	
Maj	25	14	-	1	6	1	-	-	-	1	1	-	1	
Juni	27	9	-	3	7	2	1	-	1	2	2	-	-	
Juli	33	16	-	3	3	2	2	-	-	-	2	1	4	
Augusti	28	11	-	1	3	2	-	-	1	1	3	1	5	
September	18	6	1	-	2	3	1	-	-	1	2	-	2	
Oktober	19	7	-	2	2	1	1	-	-	-	4	-	2	
November	28	7	-	-	4	1	2	-	1	1	9	1	2	
December	22	6	-	1	3	-	-	-	-	-	6	-	6	
Samtliga	260	95	1	12	47	12	10	2	3	9	39	3	27	
Måndag	39	14	-	3	5	3	3	-	-	3	4	1	3	
Tisdag	14	10	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	1	
Onsdag	40	8	-	2	10	3	1	-	-	4	6	-	6	
Torsdag	41	10	-	3	7	4	2	2	2	-	7	-	4	
Fredag	31	8	-	1	9	-	3	-	1	-	4	1	4	
Lördag	47	25	1	-	5	1	-	-	-	-	11	1	3	
Söndag	48	20	-	3	11	1	1	-	-	2	4	-	6	
Samtliga	260	95	1	12	47	12	10	2	3	9	39	3	27	
00:00-01:59	9	4	-	-	1	-	-	-	-	1	3	-	-	
02:00-03:59	11	9	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	
04:00-05:59	6	4	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	
06:00-07:59	16	7	-	-	5	1	-	-	-	-	2	-	1	
08:00-09:59	14	3	-	2	2	1	-	-	-	-	3	-	3	
10:00-11:59	31	10	1	1	1	2	2	2	1	1	6	-	4	
12:00-13:59	37	6	-	4	7	3	2	-	-	1	9	-	5	
14:00-15:59	32	13	-	2	8	-	1	-	-	1	3	-	4	
16:00-17:59	36	7	-	-	8	3	4	-	-	3	7	-	4	
18:00-19:59	23	11	-	-	6	-	-	-	1	-	-	1	4	
20:00-21:59	22	9	-	2	3	2	1	-	1	1	3	-	-	
22:00-23:59	12	4	-	1	3	-	-	-	-	-	2	2	-	
Okänd tid	11	8	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2	

Tabell 2.3: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, område, väder, väglag och ljusförhållande. År 2013.
 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 2013.



Omständigheter Circumstances	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	260	95	1	12	47	12	10	2	3	9	39	3	27
Trafikmiljö													
Tättbebyggt område	55	13	1	-	5	5	1	-	1	5	17	-	7
Ej tättbebyggt område	194	76	-	12	41	7	9	2	2	4	21	3	17
Uppgift saknas	11	6	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	3
Vägtyp													
Motorväg	21	9	1	3	-	1	-	-	-	-	6	-	1
Motortrafikled	14	4	-	1	5	-	2	-	1	-	-	-	1
Annan allmän väg	183	70	-	7	39	10	8	2	2	5	21	3	16
Gata	27	7	-	-	3	-	-	-	-	4	9	-	4
Enskild väg	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Övrig väg, torg etc.	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Uppgift saknas	12	4	-	1	-	1	-	-	-	-	2	-	4
Hastighetsbegränsning													
120 km/h	2	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
110 km/h	14	5	-	3	-	-	-	-	-	-	5	-	1
100 km/h	10	3	1	2	1	-	1	-	-	-	2	-	-
90 km/h	47	11	-	5	18	4	3	-	-	2	-	2	2
80 km/h	26	15	-	1	6	-	1	-	-	-	2	1	-
70 km/h	77	35	-	-	14	-	4	-	1	2	9	-	12
60 km/h	6	2	-	-	1	2	-	-	-	-	1	-	-
50 km/h	34	10	-	-	2	3	-	-	2	2	13	-	2
40 km/h	4	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	-	1
30 km/h	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1
Uppgift saknas	37	13	-	1	5	2	1	2	-	2	3	-	8
Område													
Sträcka	200	81	1	11	44	3	-	2	2	6	29	3	18
Korsning	36	5	-	1	3	7	9	-	-	2	6	-	3
Trafikplats	3	1	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-
Rondell	5	2	-	-	-	-	-	-	-	1	2	-	-
Annat / Uppgift saknas	16	6	-	-	-	2	-	-	-	-	2	-	6
Väder													
Uppehållsväder	208	76	1	12	39	10	8	-	3	8	33	2	16
Dis/dimma	7	1	-	-	1	-	-	-	-	-	3	-	2
Regn	22	11	-	-	2	2	1	-	-	-	2	1	3
Snöfall el. snöblandat regn	12	1	-	-	5	-	1	2	-	1	-	-	2
Uppgift saknas	11	6	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	4
Väglag där vägbanan													
Torr	154	54	1	9	28	10	6	-	3	6	19	2	16
Vät/fuktig	63	26	-	1	8	2	3	-	-	2	16	1	4
Is/snö	30	8	-	2	11	-	1	2	-	1	2	-	3
- varav tjock is/packad snö	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
- varav tunn is (synlig väg)	15	6	-	2	6	-	1	-	-	-	-	-	-
- varav lös snö/snömodd	13	2	-	-	5	-	-	2	-	-	2	-	2
Uppgift saknas	13	7	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	4
Ljusförhållande													
Dagsljus	155	49	1	10	28	7	10	2	3	6	20	-	19
Mörker	69	24	-	-	14	4	-	-	-	3	15	3	6
- varav tänd belysning	23	7	-	-	5	2	-	-	-	1	7	-	1
Gryning/skymning	21	13	-	2	4	-	-	-	-	-	2	-	-
- varav tänd belysning	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	15	9	-	-	1	1	-	-	-	-	2	-	2

Tabell 2.4: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och trafikantgrupp. År 2013.
 Table 2.4: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by traffic elements involved, type of accident and road user. Year 2013.



Trafikantgrupp Road user	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	260	95	1	12	47	12	10	2	3	9	39	3	27	
Personbilsförare	102	47	-	4	34	2	5	1	-	-	-	1	8	
Personbilspassagerare	42	21	-	4	4	4	2	1	-	-	-	2	4	
Annan bilförare	8	4	-	-	2	1	-	-	-	-	-	-	1	
Annan bilpassagerare	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
Motorcykelförare	39	19	1	3	7	5	3	-	-	-	-	-	1	
Motorcykelpassagerare	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Mopedister	3	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	
Cyklister	14	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	5	
Gående	42	1	-	1	-	-	-	-	-	-	39	-	1	
Övriga och okända	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	

Tabell 3.1: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och län/storstad. År 2013.
 Table 3.1: Persons killed in road traffic accidents reported by the police, by group of road users and county/city. Year 2013.



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	260	102	42	8	3	39	1	3	14	42	6
Stockholms län	22	6	3	-	1	4	-	-	1	7	-
varav Stockholms kommun	6	2	-	-	-	2	-	-	-	2	-
Uppsala län	13	6	2	-	-	2	-	-	1	2	-
Södermanlands län	15	3	2	1	-	3	-	-	1	4	1
Östergötlands län	13	3	2	2	-	3	-	-	-	3	-
Jönköpings län	4	1	1	1	-	1	-	-	-	-	-
Kronobergs län	6	5	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Kalmar län	10	4	2	-	-	1	-	-	-	3	-
Gotlands län	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
Blekinge län	5	2	-	-	-	2	-	-	-	1	-
Skåne län	38	17	5	-	-	3	-	2	1	8	2
varav Malmö kommun	3	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Hallands län	13	4	1	1	-	3	-	-	3	-	1
Västra Götalands län	38	11	5	-	2	7	1	1	5	6	-
varav Göteborgs kommun	6	1	-	-	1	2	-	1	1	-	-
Värmlands län	12	5	4	-	-	1	-	-	-	2	-
Örebro län	7	4	1	1	-	1	-	-	-	-	-
Västmanlands län	6	3	1	-	-	-	-	-	-	2	-
Dalarnas län	9	4	2	-	-	2	-	-	-	-	1
Gävleborgs län	8	6	-	-	-	-	-	-	-	2	-
Västernorrlands län	10	5	1	1	-	2	-	-	-	1	-
Jämtlands län	6	3	1	1	-	-	-	-	1	-	-
Västerbottens län	5	3	-	-	-	2	-	-	-	-	-
Norrbottnens län	17	7	5	-	-	2	-	-	1	1	1

Tabell 3.2: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och månad, veckodag respektive tid på dygnet. År 2013.
 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 2013.



Månad Month	Dödade personer Killed persons										
Dag Day	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
Timme Hour											
Samtliga	260	102	42	8	3	39	1	3	14	42	6
Januari	17	9	4	-	-	-	-	-	-	4	-
Februari	16	10	1	1	-	-	-	-	1	3	-
Mars	13	7	2	-	-	1	-	-	1	2	-
April	14	6	1	1	-	2	-	-	1	2	1
Maj	25	9	2	1	-	10	-	-	2	1	-
Juni	27	8	6	2	1	5	-	1	2	2	-
Juli	33	11	8	1	-	9	1	-	1	2	-
Augusti	28	11	6	-	-	3	-	1	3	3	1
September	18	4	2	1	1	7	-	-	1	2	-
Oktober	19	8	4	-	-	2	-	-	-	4	1
November	28	11	4	-	-	-	-	1	2	9	1
December	22	8	2	1	1	-	-	-	-	8	2
Samtliga	260	102	42	8	3	39	1	3	14	42	6
Måndag	39	11	4	1	1	14	-	-	4	4	-
Tisdag	14	5	4	-	-	1	1	-	-	3	-
Onsdag	40	16	4	3	1	4	-	-	4	6	2
Torsdag	41	19	5	1	-	3	-	2	-	10	1
Freitag	31	16	5	1	-	3	-	1	1	4	-
Lördag	47	18	7	2	1	6	-	-	1	11	1
Söndag	48	17	13	-	-	8	-	-	4	4	2
Samtliga	260	102	42	8	3	39	1	3	14	42	6
00:00-01:59	9	4	1	-	-	-	-	-	1	3	-
02:00-03:59	11	5	6	-	-	-	-	-	-	-	-
04:00-05:59	6	5	-	-	-	-	-	-	-	1	-
06:00-07:59	16	10	-	2	-	1	-	-	1	2	-
08:00-09:59	14	6	2	2	-	-	-	-	-	4	-
10:00-11:59	31	11	5	1	-	3	-	1	1	7	2
12:00-13:59	37	12	6	1	-	5	-	-	2	9	2
14:00-15:59	32	13	8	-	1	5	-	-	1	3	1
16:00-17:59	36	11	5	1	1	7	-	-	3	8	-
18:00-19:59	23	13	1	-	-	6	-	1	2	-	-
20:00-21:59	22	5	4	-	1	7	-	1	1	3	-
22:00-23:59	12	3	4	-	-	2	1	-	-	2	-
Okänd tid	11	4	-	1	-	3	-	-	2	-	1

Tabell 3.3: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, område, väder, väglag och ljusförhållande. År 2013.

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 2013.



Förhållanden Conditions	Dödade personer Killed persons										
	Samtliga trafikanter All road users	Personbilsförare Passenger car drivers	Personbils- passagerare Passenger car passengers	Annan bilförare Other car drivers	Annan bil- passagerare Other car passengers	Motorcykelförare Motorcycle drivers	Motorcykel- passagerare Motorcycle passengers	Mopedister Moped riders	Cyklister Cyclists	Gående Pedestrians	Övriga och okända Others and unknown
Samtliga	260	102	42	8	3	39	1	3	14	42	6
Trafikmiljö											
Tättbebyggt område	55	11	2	-	1	10	1	1	8	18	3
Ej tättbebyggt område	194	85	40	8	2	27	-	2	5	23	2
Uppgift saknas	11	6	-	-	-	2	-	-	1	1	1
Vägtyp											
Motorväg	21	6	3	2	1	2	-	-	-	7	-
Motortrafikled	14	8	2	-	1	2	-	1	-	-	-
Annan allmän väg	183	77	35	6	1	30	-	2	5	23	4
Gata	27	7	1	-	-	2	1	-	6	9	1
Enskild väg	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Övrig väg, torg etc.	2	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Uppgift saknas	12	3	1	-	-	3	-	-	2	2	1
Hastighetsbegränsning											
120 km/h	2	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-
110 km/h	14	4	3	1	-	-	-	-	-	6	-
100 km/h	10	4	2	-	-	2	-	-	-	2	-
90 km/h	47	26	11	1	-	7	-	-	2	-	-
80 km/h	26	13	6	-	1	4	-	-	-	2	-
70 km/h	77	34	12	2	2	12	-	1	2	10	2
60 km/h	6	2	2	-	-	1	-	-	-	1	-
50 km/h	34	4	1	1	-	8	1	2	2	14	1
40 km/h	4	-	-	-	-	-	-	-	1	2	1
30 km/h	3	-	-	-	-	-	-	-	1	2	-
Uppgift saknas	37	14	5	2	-	5	-	-	6	3	2
Område											
Sträcka	200	88	33	5	3	26	-	2	8	31	4
Korsning	36	11	8	-	-	7	-	-	2	7	1
Trafikplats	3	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-
Rondell	5	-	-	-	-	1	1	-	1	2	-
Uppgift saknas	16	3	1	2	-	4	-	-	3	2	1
Väder											
Uppehållsväder	208	79	32	6	3	34	1	3	11	36	3
Dis/dimma	7	2	2	-	-	-	-	-	-	3	-
Regn	22	9	7	-	-	2	-	-	-	2	2
Snöfall el. snöblandat regn	12	9	1	1	-	-	-	-	1	-	-
Uppgift saknas	11	3	-	1	-	3	-	-	2	1	1
Väglag där vägbanan											
Torr	154	60	24	3	1	31	1	3	9	20	2
Våt/fuktig	63	18	15	2	2	5	-	-	2	17	2
Is/snö	30	20	3	2	-	-	-	-	1	3	1
- varav tjock is/packad snö	2	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
- varav tunn is (synlig väg)	15	12	1	1	-	-	-	-	-	1	-
- varav lös snö/snömodd	13	8	2	1	-	-	-	-	-	2	-
Uppgift saknas	13	4	-	1	-	3	-	-	2	2	1
Ljusförhållande											
Dagsljus	155	59	22	4	1	29	-	3	9	23	5
Mörker	69	28	14	1	1	4	1	-	4	15	1
- varav tänd belysning	23	7	3	-	1	3	1	-	1	7	-
Gryning/skymning	21	9	6	2	1	1	-	-	-	2	-
- varav tänd belysning	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	15	6	-	1	-	5	-	-	1	2	-

Tabell 4.1: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2013.
 Table 4.1: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age and county/city. Year 2013.



Län County	Ålder Age																	
	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-	Okänd Unknown
Dödade	260	1	-	-	2	1	-	-	7	12	28	32	30	32	39	40	36	-
Stockholms län	22	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	2	5	2	3	3	4	-
varav Stockholm kommun	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1	-	1	2	-
Uppsala län	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	1	2	1	3	2	-
Södermanlands län	15	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4	1	1	2	2	3	1	-
Östergötlands län	13	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	4	1	1	2	1	2	-
Jönköpings län	4	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	1	-	-
Kronobergs län	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	-	1	1	1	-
Kalmar län	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	1	2	1	-
Gotlands län	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	-
Blekinge län	5	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1	-	1	-	1	-	-
Skåne län	38	-	-	-	-	-	-	-	4	3	4	5	2	2	6	4	8	-
varav Malmö kommun	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	2	-	-	-
Hallands län	13	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	5	4	2	-
Västra Götalands län	38	-	-	-	-	-	-	-	1	-	7	6	6	6	4	5	3	-
varav Göteborgs kommun	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	1	1	1	-	-	-
Värmlands län	12	-	-	-	-	-	-	-	2	1	-	1	2	-	2	4	-	-
Örebro län	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	1	-	1	1	1	-
Västmanlands län	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	1	-	1	1	-
Dalarnas län	9	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	-	3	1	1	1	-
Gävleborgs län	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	4	1	1	-
Västernorrlands län	10	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	2	1	1	4	-
Jämtlands län	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	2	1	-	-	-
Västerbottens län	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	1	1	1	-
Norrbottnens län	17	1	-	-	-	-	-	-	-	1	2	1	2	5	2	2	1	-

Tabell 4.1: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2013.
 Table 4.1: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age and county/city. Year 2013.



Län County	Ålder Age																	
	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-	Okänd Unknown
Svårt skadade	2 721	1	18	24	23	25	29	43	81	172	365	416	370	410	292	239	195	18
Stockholms län	620	-	6	7	8	11	5	7	16	27	72	92	108	108	74	36	37	6
varav Stockholm kommun	270	-	1	2	2	5	3	2	2	7	24	48	47	54	34	16	22	1
Uppsala län	129	-	3	4	5	2	1	1	3	6	19	17	21	16	11	7	11	2
Södermanlands län	66	-	-	-	-	-	1	2	3	4	10	7	7	10	6	10	5	1
Östergötlands län	80	-	-	-	-	1	-	-	6	5	10	12	7	15	8	8	8	-
Jönköpings län	94	-	-	-	1	-	-	-	3	6	11	22	10	17	7	11	6	-
Kronobergs län	57	-	1	1	-	-	-	2	2	3	5	13	10	5	8	5	2	-
Kalmar län	72	-	-	-	-	-	2	1	4	6	7	14	5	9	10	9	5	-
Gotlands län	24	-	-	-	-	-	-	1	-	5	3	5	3	1	3	1	1	1
Blekinge län	31	-	-	-	-	-	-	-	2	1	3	6	4	2	3	5	5	-
Skåne län	305	1	-	1	1	4	6	7	4	23	54	34	40	49	33 ^k	24 ^k	24	-
varav Malmö kommun	46	-	-	-	-	-	-	-	1	-	8	5	4	9	6	5 ^k	8	-
Hallands län	147	-	-	-	-	-	2	6	4	13	14	20	27	15	15	16	15	-
Västra Götalands län	344	-	1	4	4	4	3	7	9	20	47	64	31	58	36	30	23	3
varav Göteborgs kommun	81	-	-	-	-	1	1	1	2	6	7	18	7	16	9	10	3	-
Värmlands län	54	-	1	1	-	-	-	-	1	1	7	3	4	10	13	10	3	-
Örebro län	65	-	-	1	-	-	-	-	2	6	4	10 ^k	7	14	7	9	5	-
Västmanlands län	128	-	1	1	-	1	1	1	3	8	19	20	18	20	11	15 ^k	6	3
Dalarnas län	97	-	-	-	-	-	4	2	5	8	19	15	8	10	11	7	6	2
Gävleborgs län	66	-	1	1	2	-	-	-	2	2	5	11	13	4	10	11	4	-
Västernorrlands län	98	-	-	1	-	-	1	2	5	9	16	15	18	9	9	5	8	-
Jämtlands län	63	-	2	-	1	1	-	2	2	6	6	9	7	12	6	3	6	-
Västerbottens län	85	-	1	1	-	1	2	-	-	7	16	15	14	8	5	5	10 ^k	-
Norrbottnens län	96	-	1	1	1	-	1	2	5	6	18	12	8	18	6	12	5	-

Tabell 4.1: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2013.
 Table 4.1: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age and county/city. Year 2013.



Län County	Ålder Age																	
	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-	Okänd Unknown
Lindrigt skadade	17 541	27	125	174	209	288	210	332	570	1 132	2 520	3 100	2 623	2 536	1 752	1 078	720	145
Stockholms län	3 431	7	15	37	45	61	30	49	80	160	426	664	607	572	345	182	117	34
varav Stockholm kommun	1 474	1	8	17	19	25	11	17	15	49	177	314	275	251	168	68	38	21
Uppsala län	455	-	5	5	4	6	8	7	19	28	72	77	63	74	44	24	18	1
Södermanlands län	527	1	6	3	4	12	6	6	22	34	69	102	76	81	44	39	18	4
Östergötlands län	818	2	12	5	19	10	10	13	19	55	130	150	121	121	77	43	25	6
Jönköpings län	691	2	5	7	4	7	10	16	23	68	113	126 ^k	90	91	50	40	35	4
Kronobergs län	354	-	2	-	4	6	2	3	18	28	39	60	43	47	52	28	22	-
Kalmar län	399	-	7	3	6	6	2	8	14	24	60	56	45	63	43	34	26	2
Gotlands län	131	-	2	1	-	-	2	-	11	14	18	22	10	24	13	7	7	-
Blekinge län	298	1	3	4	4	11	9	8	10	17	43	53	46	27	24	22	15	1
Skåne län	2 704	1	13	32	35	46	36	58	85	160	386	487	434	402	253	150	113	13
varav Malmö kommun	630	-	-	8	10	13	7	10	17	34	71	144	96	104	64	34	15	3
Hallands län	532	1	2	3	11	12	11	13	23	42	80	76	79	60	51	42	23	3
Västra Götalands län	3 065	3	13	38	30	45	33	66	95	191	447	557	461	430	328	183	123	22
varav Göteborgs kommun	1 120	3	1	4	10	18	5	24	33	50	137	239	175	191	136	57	27	10
Värmlands län	552	2	9	9	4	4	7	13	15	40	89	88	70	76	61	39	18	8
Örebro län	520	-	1	4	2	11	9	14	25	38	67	78	75	78	49	43	23	3
Västmanlands län	728	1	12	4	12	14	6	9	12	49	123	155	101	95	62	36	14	23
Dalarnas län	477	1	6	4	9	11	5	7	18	31	67	72	68	60	46	34	35	3
Gävleborgs län	259	1	1	1	4	3	4	3	10	14	38	40	26	39	38	19	13	5
Västernorrlands län	447	1	-	3	5	7	8	12	16	40	70	63	56	52	49	38	26	1
Jämtlands län	231	-	3	4	4	4	5	4	16	15	25	28	34	32	25	22	9	1
Västerbottens län	429	-	2	4	1	3	4	12	13	44	68	71	49	57	49	30	14	8
Norrbottnens län	493	3	6	3	2	9	3	11	26	40	90	75	69	55	49	23	26	3

Tabell 4.1: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2013.
 Table 4.1: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age and county/city. Year 2013.



Län County	Ålder Age																	
	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-	Okänd Unknown
Summa	20 522	29	143	198	234	314	239	375	658	1 316	2 913	3 548	3 023	2 978	2 083	1 357	951	163
Stockholms län	4 073	7	21	44	54	72	35	56	96	187	500	758	720	682	422	221	158	40
<i>varav Stockholm kommun</i>	<i>1 750</i>	<i>1</i>	<i>9</i>	<i>19</i>	<i>21</i>	<i>30</i>	<i>14</i>	<i>19</i>	<i>17</i>	<i>56</i>	<i>201</i>	<i>364</i>	<i>322</i>	<i>306</i>	<i>202</i>	<i>85</i>	<i>62</i>	<i>22</i>
Uppsala län	597	-	8	9	9	8	9	8	22	34	94	95	85	92	56	34	31	3
Södermanlands län	608	1	6	3	4	12	7	8	25	39	83	110	84	93	52	52	24	5
Östergötlands län	911	2	12	5	19	11	10	13	25	61	141	166	129	137	87	52	35	6
Jönköpings län	789	2	5	7	6	7	10	16	26	74	125	148	100	108	58	52	41	4
Kronobergs län	417	-	3	1	4	6	2	5	20	31	44	74	55	52	61	34	25	-
Kalmar län	481	-	7	3	6	6	4	9	18	30	67	70	53	75	54	45	32	2
Gotlands län	158	-	2	1	-	-	2	1	11	19	21	28	13	25	16	8	10	1
Blekinge län	334	1	3	4	4	11	9	8	12	20	46	60	50	30	27	28	20	1
Skåne län	3 047	2	13	33	36	50	42	65	93	186	444	526	476	453	292	178	145	13
<i>varav Malmö kommun</i>	<i>679</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>8</i>	<i>10</i>	<i>13</i>	<i>7</i>	<i>10</i>	<i>18</i>	<i>34</i>	<i>80</i>	<i>149</i>	<i>100</i>	<i>113</i>	<i>72</i>	<i>39</i>	<i>23</i>	<i>3</i>
Hallands län	692	1	2	3	11	12	13	19	27	56	94	97	106	75	71	62	40	3
Västra Götalands län	3 447	3	14	42	34	49	36	73	105	211	501	627	498	494	368	218	149	25
<i>varav Göteborgs kommun</i>	<i>1 207</i>	<i>3</i>	<i>1</i>	<i>4</i>	<i>10</i>	<i>19</i>	<i>6</i>	<i>25</i>	<i>35</i>	<i>56</i>	<i>145</i>	<i>259</i>	<i>183</i>	<i>208</i>	<i>146</i>	<i>67</i>	<i>30</i>	<i>10</i>
Värmlands län	618	2	10	10	4	4	7	13	18	42	96	92	76	86	76	53	21	8
Örebro län	592	-	1	5	2	11	9	14	27	44	72	90	83	92	57	53	29	3
Västmanlands län	862	1	13	5	12	15	7	10	15	57	142	176	121	116	73	52	21	26
Dalarnas län	583	1	6	4	9	12	9	9	23	40	86	88	76	73	58	42	42	5
Gävleborgs län	333	1	2	2	6	3	4	3	12	16	44	52	39	43	52	31	18	5
Västernorrlands län	555	1	-	4	5	7	9	14	21	50	86	78	75	63	59	44	38	1
Jämtlands län	300	-	5	4	5	5	5	6	18	21	32	38	42	46	32	25	15	1
Västerbottens län	519	-	3	5	1	4	6	12	13	51	85	87	63	65	55	36	25	8
Norrbottnens län	606	4	7	4	3	9	4	13	31	47	110	88	79	78	57	37	32	3

Tabell 4.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2013.



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 2013.

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																		
Dödade																			
Samtliga / All	260	1	-	-	2	1	-	-	7	12	28	32	30	32	39	40	36	-	-
Personbilsförare	102	-	-	-	-	-	-	-	-	7	11	12	12	13	15	18	14	-	-
Personbilspassagerare	42	-	-	-	2	-	-	-	4	1	7	4	5	2	6	6	5	-	-
Annan bilförare	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	-	2	2	-	-	-	-
Annan bilpassagerare	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	1	-	-
Motorcykelförare	39	-	-	-	-	-	-	-	-	2	3	9	9	8	4	4	-	-	-
Motorcykelpassagerare	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	1	-	-
Cykelförare, -passagerare	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2	4	2	4	-	-
Gående	42	1	-	-	-	-	-	-	2	1	3	2	3	4	7	10	9	-	-
Övriga och okända	6	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	1	-	1	-	2	-	-
Män / Men	195	1	-	-	1	1	-	-	4	11	22	26	21	30	26	26	26	-	-
Personbilsförare	78	-	-	-	-	-	-	-	-	6	10	9	6	12	11	12	12	-	-
Personbilspassagerare	26	-	-	-	1	-	-	-	2	1	4	4	4	2	2	2	4	-	-
Annan bilförare	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	-	2	2	-	-	-	-
Annan bilpassagerare	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-
Motorcykelförare	37	-	-	-	-	-	-	-	-	2	3	9	9	8	2	4	-	-	-
Motorcykelpassagerare	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Cykelförare, -passagerare	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	3	2	2	-	-
Gående	27	1	-	-	-	-	-	-	1	1	3	1	1	4	5	6	4	-	-
Övriga och okända	6	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	1	-	1	-	2	-	-
Kvinnor / Women	65	-	-	-	1	-	-	-	3	1	6	6	9	2	13	14	10	-	-
Personbilsförare	24	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	3	6	1	4	6	2	-	-
Personbilspassagerare	16	-	-	-	1	-	-	-	2	-	3	-	1	-	4	4	1	-	-
Annan bilförare	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Annan bilpassagerare	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Motorcykelförare	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-
Motorcykelpassagerare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Cykelförare, -passagerare	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-	2	-	-
Gående	15	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	2	-	2	4	5	-	-
Övriga och okända	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabell 4.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2013.



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 2013.

Trafikantgrupper Group of road users	Ålder Age	Ålder																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																		
Svårt skadade																			
Samtliga /All	2 721	1	18	24	23	25	29	43	81	172	365	416	370	410	292	239	195	18	
Personbilsförare	1 049	-	-	-	-	-	-	1	1	74	165	181	167	161	133	97	65	4	
Personbilspassagerare	501	1	9	12	12	5	6	10	32	38	81	81	43	49	32	35	44	11	
Annan bilförare	96	-	-	-	-	-	-	1	-	9	12	17	24	20	5	8	-	-	
Annan bilpassagerare	33	-	-	1	1	-	1	-	5	2	2	3	5	2	2	4	5	-	
Motorcykelförare	226	-	-	-	-	-	-	2	6	7	33	38	43	45	30	18	4	-	
Motorcykelpassagerare	27	-	1	1	1	-	1	-	1	2	7	3	2	4	3	1	-	-	
Mopedförare, -passagerare	130	-	-	-	-	-	3	17	28	10	9	6	13	27	10	4	3	-	
Cykelförare, -passagerare	313	-	-	-	5	4	9	5	4	9	21	46	49	60	40	39	21	1	
Gående	302	-	8	10	4	15	8	4	4	15	27	32	22	34	35	30	52	2	
Övriga och okända	44	-	-	-	-	1	1	3	-	6	8	9	2	8	2	3	1	-	
Män /Men																			
1 655	1	9	13	15	12	17	28	44	104	239	260	233	258	179	143	97	3		
Personbilsförare	660	-	-	-	-	-	-	1	1	46	101	117 ^k	98	96	81 ^k	69 ^k	49	1	
Personbilspassagerare	200	1	5	3	8	-	2	4	13	20	46	41	19	20	5	6	5	2	
Annan bilförare	86	-	-	-	-	-	-	1	-	6	10	15	22	19	5	8	-	-	
Annan bilpassagerare	21	-	-	1	-	-	1	-	3	2	1	2	5	1	1	2	2	-	
Motorcykelförare	209	-	-	-	-	-	-	2	5	6	33	35	40	38	29	17	4	-	
Motorcykelpassagerare	15	-	1	1	1	-	1	-	-	2	7	-	2	-	-	-	-	-	
Mopedförare, -passagerare	101	-	-	-	-	-	2	14	18	7	8	5	9	22	10	3	3	-	
Cykelförare, -passagerare	180	-	-	-	5	1	5	3	2	5	11	21	24	37	26	25	15 ^k	-	
Gående	143	-	3	8	1	10	6	-	2	5	14	16	12	18	20	10	18	-	
Övriga och okända	40	-	-	-	-	1	-	3	-	5	8	8	2	7	2	3	1	-	
Kvinnor / Women																			
1 051	-	9	11	8	13	12	15	37	68	126	156	137	152	113	96	98	-		
Personbilsförare	386	-	-	-	-	-	-	-	-	28	64	64	69	65	52	28	16	-	
Personbilspassagerare	292	-	4	9	4	5	4	6	19	18	35	40	24	29	27	29	39	-	
Annan bilförare	10	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2	2	2	1	-	-	-	-	
Annan bilpassagerare	12	-	-	-	1	-	-	-	2	-	1	1	-	1	1	2	3	-	
Motorcykelförare	17	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	3	3	7	1	1	-	-	
Motorcykelpassagerare	12	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	3	-	4	3	1	-	-	
Mopedförare, -passagerare	29	-	-	-	-	-	1	3	10	3	1	1	4	5	-	1	-	-	
Cykelförare, -passagerare	132	-	-	-	-	3	4	2	2	4	10	25	25	23	14	14	6	-	
Gående	157	-	5	2	3	5	2	4	2	10	13	16	10	16	15	20	34	-	
Övriga och okända	4	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	

Tabell 4.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2013.



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 2013.

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	17 541	27	125	174	209	288	210	332	570	1 132	2 520	3 100	2 623	2 536	1 752	1 078	720	145
Personbilsförare	8 609	-	1	-	-	-	2	1	16	620	1 391	1 751	1 537	1 394	921	594	354	27
Personbilspassagerare	3 524	23	106	134	142	141	65	60	193	307	597	520	355	292	202	174	150	63
Annan bilförare	788	-	-	-	-	-	-	-	-	29	110	173	167	161	104	36	3	5
Annan bilpassagerare	320	2	1	3	-	6	7	9	20	20	32	46	27	35	32	35	28	17
Motorcykelförare	627	-	-	-	-	-	1	1	9	13	79	107	97	154	113	41	7	5
Motorcykelpassagerare	68	-	-	1	-	2	2	1	4	3	7	10	7	16	12	1	1	1
Mopedförare, -passagerare	735	-	-	1	3	4	25	205	201	29	40	54	48	63	34	13	6	9
Cykelförare, -passagerare	1 590	-	2	11	34	83	64	25	69	52	139	277	237	266	194	77	51	9
Gående	1 137	2	14	21	29	49	36	14	41	51	110	146	139	135	127	101	115	7
Övriga och okända	143	-	1	3	1	3	8	16	17	8	15	16	9	20	13	6	5	2
Män / Men	10 117	13	63	105	116	157	109	189	308	682	1 506	1 883	1 505	1 475	1 010	581	388	27
Personbilsförare	5 206	-	1	-	-	-	2	1	13	399	862	1 085 ^k	849	809	553	370	254	8
Personbilspassagerare	1 508	9	53	76	74	73	27	23	84	165	317	244	152	94	51	26	35	5
Annan bilförare	709	-	-	-	-	-	-	-	-	22	92	156	153	151	96	34	3	2
Annan bilpassagerare	131	2	1	3	-	3	3	5	8	11	19	20	19	11	10	6	8	2
Motorcykelförare	567	-	-	-	-	-	1	1	9	13	74	98	86	127	108	40	7	3
Motorcykelpassagerare	22	-	-	-	-	2	2	-	2	2	4	5	3	-	1	-	1	-
Mopedförare, -passagerare	493	-	-	1	2	3	11	133	129	20	27	37	28	52	30	12	6	2
Cykelförare, -passagerare	832	-	1	8	24	53	38	14	35	20	50	143	132	145	92	43	33	1
Gående	537	2	6	14	16	21	20	4	15	22	50	82	75	67	58	45	37	3
Övriga och okända	112	-	1	3	-	2	5	8	13	8	11	13	8	19	11	5	4	1
Kvinnor / Women	7 322	14	62	69	93	131	101	143	262	450	1 012	1 217	1 118	1 061	742	497	332	18
Personbilsförare	3 387	-	-	-	-	-	-	-	3	221	529	666	688	585	368	224	100	3
Personbilspassagerare	1 963	14	53	58	68	68	38	37	109	142	278	276 ^k	203	198	151	148	115	7
Annan bilförare	76	-	-	-	-	-	-	-	-	7	18	17	14	10	8	2	-	-
Annan bilpassagerare	175	-	-	-	-	3	4	4	12	9	13	26	8	24	22	29	20	1
Motorcykelförare	58	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	9	11	27	5	1	-	-
Motorcykelpassagerare	46	-	-	1	-	-	-	1	2	1	3	5	4	16	11	1	-	1
Mopedförare, -passagerare	236	-	-	-	1	1	14	72	72	9	13	17	20	11	4	1	-	1
Cykelförare, -passagerare	752	-	1	3	10	30	26	11	34	32	89	134	105	121	102	34	18	2
Gående	599	-	8	7	13	28	16	10	26	29	60	64	64	68	69	56	78	3
Övriga och okända	30	-	-	-	1	1	3	8	4	-	4	3	1	1	2	1	1	-

Tabell 4.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2013.



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 2013.

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+	
Summa / Sum	20 522	29	143	198	234	314	239	375	658	1 316	2 913	3 548	3 023	2 978	2 083	1 357	951	163
Samtliga / All	20 522	29	143	198	234	314	239	375	658	1 316	2 913	3 548	3 023	2 978	2 083	1 357	951	163
Personbilsförare	9 760	0	1	0	0	0	2	2	17	701	1 567	1 944	1 716	1 568	1 069	709	433	31
Personbilspassagerare	4 067	24	115	146	156	146	71	70	229	346	685	605	403	343	240	215	199	74
Annan bilförare	892	0	0	0	0	0	0	1	0	38	125	191	191	183	111	44	3	5
Annan bilpassagerare	356	2	1	4	1	6	8	9	25	22	34	50	32	38	34	39	34	17
Motorcykelförare	892	0	0	0	0	0	1	3	15	22	115	154	149	207	147	63	11	5
Motorcykelpassagerare	96	0	1	2	1	2	3	1	5	5	14	14	9	20	15	2	1	1
Mopedförare, -passagerare	868	0	0	1	3	4	28	222	229	40	50	60	61	90	44	17	10	9
Cykelförare, -passagerare	1 917	0	2	11	39	87	73	30	73	61	160	325	286	328	238	118	76	10
Gående	1 481	3	22	31	33	64	44	18	47	67	140	180	164	173	169	141	176	9
Övriga och okända	193	0	1	3	1	5	9	19	18	14	23	25	12	28	16	9	8	2
Män / Men	11 967	15	72	118	132	170	126	217	356	797	1 767	2 169	1 759	1 763	1 215	750	511	30
Personbilsförare	5 944	0	1	0	0	0	2	2	14	451	973	1 211	953	917	645	451	315	9
Personbilspassagerare	1 734	10	58	79	83	73	29	27	99	186	367	289	175	116	58	34	44	7
Annan bilförare	802	0	0	0	0	0	0	1	0	28	104	172	175	172	103	42	3	2
Annan bilpassagerare	154	2	1	4	0	3	4	5	11	13	20	22	24	13	11	8	11	2
Motorcykelförare	813	0	0	0	0	0	1	3	14	21	110	142	135	173	139	61	11	3
Motorcykelpassagerare	38	0	1	1	1	2	3	0	2	4	11	6	5	0	1	0	1	0
Mopedförare, -passagerare	596	0	0	1	2	3	13	147	147	28	35	42	37	74	40	15	10	2
Cykelförare, -passagerare	1 021	0	1	8	29	54	43	17	37	25	61	165	156	183	121	70	50	1
Gående	707	3	9	22	17	31	26	4	18	28	67	99	88	89	83	61	59	3
Övriga och okända	158	0	1	3	0	4	5	11	14	13	19	21	11	26	14	8	7	1
Kvinnor / Women	8 438	14	71	80	102	144	113	158	302	519	1 144	1 379	1 264	1 215	868	607	440	18
Personbilsförare	3 797	0	0	0	0	0	0	0	3	250	594	733	763	651	424	258	118	3
Personbilspassagerare	2 271	14	57	67	73	73	42	43	130	160	316	316	228	227	182	181	155	7
Annan bilförare	87	0	0	0	0	0	0	0	0	10	21	19	16	11	8	2	0	0
Annan bilpassagerare	188	0	0	0	1	3	4	4	14	9	14	28	8	25	23	31	23	1
Motorcykelförare	77	0	0	0	0	0	0	0	1	1	5	12	14	34	8	2	0	0
Motorcykelpassagerare	58	0	0	1	0	0	0	1	3	1	3	8	4	20	14	2	0	1
Mopedförare, -passagerare	266	0	0	0	1	1	15	75	82	12	15	18	24	16	4	2	0	1
Cykelförare, -passagerare	889	0	1	3	10	33	30	13	36	36	99	160	130	145	117	48	26	2
Gående	771	0	13	9	16	33	18	14	29	39	73	81	76	84	86	80	117	3
Övriga och okända	34	0	0	0	1	1	4	8	4	1	4	4	1	2	2	1	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 2013.
 Table 5.1: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by day of the week, month and hour. Year 2013.



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	260	134	126
Januari	17	9	8
Februari	16	10	6
Mars	13	8	5
April	14	6	8
Maj	25	10	15
Juni	27	12	15
Juli	33	21	12
Augusti	28	12	16
September	18	8	10
Oktober	19	9	10
November	28	17	11
December	22	12	10
Samtliga	260	134	126
00:00-01:59	9	4	5
02:00-03:59	11	-	11
04:00-05:59	6	2	4
06:00-07:59	16	12	4
08:00-09:59	14	8	6
10:00-11:59	31	20	11
12:00-13:59	37	20	17
14:00-15:59	32	18	14
16:00-17:59	36	22	14
18:00-19:59	23	10	13
20:00-21:59	22	9	13
22:00-23:59	12	7	5
Okänd tid	11	2	9

Tabell 5.2: Dödade och svårt skadade personer samt antal trafikelement vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig eller svår personskada efter trafikmiljö och trafikelement. År 2013.



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 2013.

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	4 246	260	2 981	70	1 912	55	1 188	62	2 334	205	1 793	77
Personbil	2 448	144	1 685	69	969	13	447	46	1 479 ^k	131	1 238 ^k	84
Personbil med släp el. husvagn	23	0	9	-	4			-	19		9	-
Tung lastbil	81	2	21	-	28		3	-	53	2	18	-
Tung lastbil med släp	80	3	14	-	9		2	-	71	3	12	-
Lätt lastbil eller husbil	134	5	62	46	50 ^k	1	10	-	84 ^k	4	52	62
Lätt lastbil med släp	8	0	3	-	3			-	5		3	-
Lastbil (okänd viktklass)	85	0	19	-	21			-	64		19	-
Buss, ev. med släp	82	1	21	-	57		11	-	25	1	10	-
Tung MC, ev. med sidovagn	185	24	188	102	76	6	80	105	109	18	108	99
Lätt MC	26	4	25	-	11	2	11	-	15	2	14	-
MC (okänd viktklass)	81	12	80	99	36	3	38	-	45	9	42	-
Okänt motorfordon	9	0	1	-	6		1	-	3			-
Moped klass 1	84	1	82	98	49		51	104	35	1	31	-
Moped klass 2	46	2	37	-	32	1	23	-	14	1	14	-
Moped (okänd klass)	18	0	14	-	13		10	-	5		4	-
Cykel	370	14	327	88	270 ^k	8	239 ^k	89	100	6	88	88
Fotgängare	355	42	344	97	259	18	249	96	96	24	95	99
Övriga trafikelement	131	6	49	-	19	3	13	-	112	3	36	-

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 2013.

Table 5.3: Drivers of vehicles killed in road traffic accidents reported by the police by blood alcohol concentration. Year 2013.



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	152	105	10	19	18
Kön					
Man	124	84	7	18	15
Kvinna	28	21	3	1	3
Ålder					
–17 år	-	-	-	-	-
18–24 år	28	20	2	4	2
25–44 år	43	30	5	5	3
45–64 år	44	31	2	9	2
65–74 år	22	17	1	1	3
75– år	15	7	-	-	8
Trafikantgrupp					
Personbilsförare	102	69	8	12	13
Annan bilförare	8	6	-	1	1
Motorcykelförare	39	28	2	6	3
Mopedförare	3	2	-	-	1

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

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

Tabell 5.4: Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt samt andel med otillåten mängd alkohol i blodet. Åren 2006-2013 samt totalt för perioden.

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 2006-2013.

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 ≥ 0,20	Procent ≥ 1,00
Sex	Blood alcohol concentration (o/oo)					Percent with too high blood alcohol concentration	
Ålder	Total	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Unknown	Percent ≥ 0,20	Percent ≥ 1,00
Age	Total	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Unknown	Percent ≥ 0,20	Percent ≥ 1,00
Trafikantgrupp	Total	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Unknown	Percent ≥ 0,20	Percent ≥ 1,00
Group of road users	Total	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Unknown	Percent ≥ 0,20	Percent ≥ 1,00
Samtliga							
2006	279	207	8	40	24	17,2	14,3
2007	337	208	20	51	58	21,1	15,1
2008	254	187	12	32	23	17,3	12,6
2009	225	137	8	40	40	21,3	17,8
2010	165	122	1	21	21	13,3	12,7
2011	173	105 ^k	11 ^k	25 ^k	32 ^k	20,8 ^k	14,5 ^k
2012	145	112	2	24	7 ^k	17,9 ^k	16,6 ^k
2013	152	105	10	19	18	19,1	12,5
Totalt 2006-2013	1 730	1 183	72	252	223	18,7	14,6
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
2011	148	87 ^k	10 ^k	23 ^k	28 ^k	22,3 ^k	15,5 ^k
2012	123	95	1	21	6	17,9	17,1
2013	124	84	7	18	15	20,2	14,5
Totalt 2006-2013	1 432	958	60	236	178	20,7	16,5
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	-	-
2011	25	18 ^k	1 ^k	2 ^k	4 ^k	12,0 ^k	8,0 ^k
2012	22	17	1	3	1 ^k	18,2 ^k	13,6 ^k
2013	28	21	3	1	3	14,3	3,6
Totalt 2006-2013	298	225	12	16	45	9,4	5,4
-17 år							
2006	11	7	1	3	-	36,4	27,3
2007	14	9	1	1	3	14,3	7,1
2008	14	9	1	1	3	14,3	7,1
2009	14	9	1	1	3	14,3	7,1
2010	4	4	-	-	-	-	-
2011	1	- ^k	- ^k	- ^k	1 ^k	- ^k	- ^k
2012	2	2	-	-	-	-	-
2013	-	-	-	-	-	-	-
Totalt 2006-2013	60	40	4	6	10	16,7	10,0
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
2011	34	21 ^k	4 ^k	5 ^k	4 ^k	26,5 ^k	14,7 ^k
2012	24	19	-	5	-	20,8	20,8
2013	28	20	2	4	2	21,4	14,3
Totalt 2006-2013	323	210	21	59	33	24,8	18,3
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
2011	46	23 ^k	4 ^k	14 ^k	5 ^k	39,1 ^k	30,4 ^k
2012	50	34	1	12	3 ^k	26,0 ^k	24,0 ^k
2013	43	30	5	5	3	23,3	11,6
Totalt 2006-2013	533	351	23	111	48	25,1	20,8
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
2011	51	39 ^k	- ^k	6 ^k	6 ^k	11,8 ^k	11,8 ^k
2012	46	36	-	7	3	15,2	15,2
2013	44	31	2	9	2	25,0	20,5
Totalt 2006-2013	484	348	18	66	52	17,4	13,6

Tabell 5.4: Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt samt andel med otillåten mängd alkohol i blodet. Åren 2006-2013 samt totalt för perioden.

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 2006-2013.

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 ≥ 0,20	Procent ≥ 1,00
Sex	<i>Blood alcohol concentration (o/oo)</i>					<i>Percent with too high blood alcohol concentration</i>	
Ålder	Summa	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Uppgift saknas	Procent ≥ 0,20	Procent ≥ 1,00
Age	Total	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Unknown	Percent ≥ 0,20	Percent ≥ 1,00
Trafikantgrupp	Total	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Unknown	Percent ≥ 0,20	Percent ≥ 1,00
Group of road users	Total	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Unknown	Percent ≥ 0,20	Percent ≥ 1,00
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	-	-
2011	20	12 ^k	2 ^k	- ^k	6 ^k	10,0 ^k	- ^k
2012	10	9	1	-	-	10,0	-
2013	22	17	1	1	3	9,1	4,5
Totalt 2006-2013	171	135	4	6	26	5,8	3,5
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	-	-
2011	21	10 ^k	1 ^k	- ^k	10 ^k	4,8 ^k	- ^k
2012	13	12	-	-	1	-	-
2013	15	7	-	-	8	-	-
Totalt 2006-2013	169	105	2	3	59	3,0	1,8
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
2011	103	64 ^k	3 ^k	13 ^k	23 ^k	15,5 ^k	12,6 ^k
2012	95	71	2	16	6 ^k	18,9 ^k	16,8 ^k
2013	102	69	8	12	13	19,6	11,8
Totalt 2006-2013	1 180	798	49	168	165	18,4	14,2
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
2011	13	7 ^k	1 ^k	1 ^k	4 ^k	15,4 ^k	7,7 ^k
2012	11	11	-	-	-	-	-
2013	8	6	-	1	1	12,5	12,5
Totalt 2006-2013	117	81	2	16	18	15,4	13,7
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
2011	46	29 ^k	4 ^k	9 ^k	4 ^k	28,3 ^k	19,6 ^k
2012	31	25	-	5	1	16,1	16,1
2013	39	28	2	6	3	20,5	15,4
Totalt 2006-2013	355	263	17	52	23	19,4	14,6
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
2011	11	5 ^k	3 ^k	2 ^k	1 ^k	45,5 ^k	18,2 ^k
2012	8	5	-	3	-	37,5	37,5
2013	3	2	-	-	1	-	-
Totalt 2006-2013	78	41	4	16	17	25,6	20,5

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.

Anm: Tabellen korrigerad för året 2011 den 12 april 2012 / Remark: Table corrected for the year 2011 April 12th 2013

Tabell 6.1: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång, svår och lindrig personskada och därvid dödade, svårt och lindrigt skadade personer efter skadeföljd. Åren 1960–2013.



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 1960–2013.

År Year	Vägtrafikolyckor Road traffic accidents			Skadade personer Injured persons				
	Med dödlig utgång With fatalities	Med annan personskada Other personal injuries Svår Severe	Lindrig Light	Summa Total	Dödade Killed	Svårt skadade Severely injured	Lindrigt skadade Slightly injured	Summa Total
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	16 504	266	2 888	20 417	23 571
2011	292	2 502	13 325	16 119	319	3 127	19 233	22 679
2012	258 ^k	2 381	13 819 ^k	16 458	285 ^k	2 976	19 849 ^k	23 110
2013	247	2 245 ^k	12 323 ^k	14 815	260	2 721 ^k	17 541 ^k	20 522

Tabell 6.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960–2013.



Table 6.2: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users. Years 1960–2013.

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
2011	116	59	46	-	11	21	53	13	319
2012	106 ^k	56	31	-	8	28	50	6	285
2013	110	45	39	1	3	14	42	6	260

Tabell 6.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960–2013.



Table 6.2: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users. Years 1960–2013.

År Year	Bil Car		Motorcykel Motorcycle		Mopedist ¹ Moped riders ¹	Cyklist ¹ Cyclists ¹	Gående Pedestrians	Andra Other	Summa Total
	Förare Drivers	Passagerare Passengers	Förare Drivers	Passagerare Passengers					
Svårt skadade³									
1960	584	577	362	55	345	365	631	64	2 983
1961	637	694	293	39	333	335	631	69	3 031
1962	638	710	210	37	349	291	651	56	2 942
1963	747	695	169	32	381	322	667	55	3 068
1964	886	889	172	21	345	332	680	45	3 370
1965	911	814	116	15	297	303	650	52	3 158
1966 ²	1 403	1 308	173	23	422	485	825	61	4 700
1967	1 752	1 539	196	32	518	446	755	66	5 304
1968	1 934	1 775	234	61	603	588	854	62	6 111
1969	2 033	1 731	333	69	702	659	936	66	6 529
1970	2 048	1 732	322	64	655	673	1 051	69	6 614
1971	2 224	1 796	398	84	714	671	1 087	57	7 031
1972	2 180	1 739	426	87	578	652	957	38	6 657
1973	2 418	1 883	413	94	648	775	976	57	7 264
1974	2 205	1 704	471	91	701	732	1 010	68	6 982
1975	2 061	1 683	379	64	693	770	989	89	6 728
1976	2 245	1 707	339	58	642	698	926	64	6 679
1977	2 142	1 742	308	45	643	667	910	72	6 529
1978	2 147	1 645	304	54	578	751	871	81	6 431
1979	1 998	1 532	324	61	485	729	844	63	6 036
1980	1 934	1 549	396	63	452	776	817	77	6 064
1981	1 884	1 389	475	73	408	812	846	97	5 984
1982	1 875	1 358	542	103	439	850	722	61	5 950
1983	1 915	1 344	581	99	380	945	749	50	6 063
1984	2 030	1 332	549	79	312	895	821	50	6 068
1985	2 055	1 386	474	58	282	794	717	48	5 814
1986	2 008	1 385	499	87	246	815	716	50	5 804
1987	1 962	1 328	469	64	208	652	701	39	5 423
1988	2 297	1 351	424	58	257	717	720	45	5 869
1989	2 272	1 274	384	51	259	742	746	62	5 790
1990	2 149	1 239	309	48	299	772	647	38	5 501
1991	1 918	1 052	250	36	248	755	545	28	4 832
1992	1 793	998	309	39	273	703	562	28	4 705
1993	1 685	928	257	36	195	719	486	28	4 334
1994	1 622	895	224	43	216	727	459	35	4 221
1995	1 490	834	235	33	235	670	434	34	3 965
1996	1 504	825	208	35	161	643	433	28	3 837
1997	1 549	838	244	30	183	675	364	34	3 917
1998	1 656	889	195	20	153	538	403	29	3 883
1999	1 762	888	247	27	182	532	368	37	4 043
2000	1 802	910	280	19	194	468	402	28	4 103
2001	1 827	897	270	28	213	431	347	45	4 058
2002	2 047	1 047	357	37	238	441	381	44	4 592
2003	2 024	1 095	364	36	251	420	417	57	4 664
2004	1 826	881	288	30	259	350	359	29	4 022
2005	1 704	853	339	32	296	353	317	21	3 915
2006	1 682	831	348	44	329	336	364	25	3 959
2007	1 612	776	345	31	342	331	343	44	3 824
2008	1 575	755	306	35	300	337	331	18	3 657
2009	1 453	714	323	31	309	302	293	35	3 460
2010	1 278	612	232	28	153	269	276	40	2 888
2011	1 306	633	288	27	172	324	320	57	3 127
2012	1 299	619	231	16	126	315	322	48	2 976
2013	1 145 ^k	534	226	27	130	313 ^k	302	44	2 721

Tabell 6.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960–2013.



Table 6.2: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users. Years 1960–2013.

År Year	Bil Car		Motorcykel Motorcycle		Mopedist ¹ Moped riders ¹	Cyklist ¹ Cyclists ¹	Gående Pedestrians	Andra Other	Summa Total
	Förare Drivers	Passagerare Passengers	Förare Drivers	Passagerare Passengers					
Lindrigt skadade									
1960	4 746	5 437	1 606	346	2 060	1 756	2 352	250	18 553
1961	5 317	6 190	1 360	259	2 316	1 767	2 386	272	19 867
1962	5 612	6 397	989	182	2 026	1 518	2 509	263	19 496
1963	6 237	6 534	914	169	2 051	1 671	2 525	231	20 332
1964	6 974	7 058	814	160	2 086	1 689	2 570	214	21 565
1965	6 869	6 930	675	111	1 797	1 423	2 428	227	20 460
1966 ²	5 576	5 812	484	81	1 391	1 309	1 943	134	16 730
1967	5 470	5 541	451	104	1 316	1 097	1 588	130	15 697
1968	6 012	5 940	575	122	1 307	1 277	1 536	148	16 917
1969	5 937	5 713	573	137	1 383	1 229	1 605	93	16 670
1970	5 718	5 336	600	129	1 141	1 139	1 464	89	15 616
1971	5 344	5 106	577	147	1 057	1 231	1 302	77	14 841
1972	5 544	4 883	670	144	1 001	1 102	1 189	66	14 599
1973	5 967	5 192	557	116	1 033	1 237	1 090	95	15 287
1974	5 313	4 441	636	144	935	1 160	1 193	98	13 920
1975	5 221	4 526	562	121	1 161	1 219	1 134	137	14 081
1976	6 338	4 594	575	93	1 106	1 193	1 142	123	15 164
1977	5 901	4 442	510	87	1 013	1 219	1 108	107	14 387
1978	5 953	4 250	522	94	933	1 214	1 085	91	14 142
1979	5 660	3 845	523	90	868	1 367	1 073	90	13 516
1980	5 352	3 620	639	107	755	1 507	1 075	127	13 182
1981	5 034	3 332	708	122	648	1 511	1 014	201	12 570
1982	5 276	3 413	939	146	644	1 806	998	105	13 327
1983	5 458	3 529	1 036	168	633	1 875	944	97	13 740
1984	6 119	3 586	950	152	553	2 042	1 052	113	14 567
1985	6 747	3 849	778	111	471	1 779	1 056	66	14 857
1986	7 271	4 044	798	126	508	1 909	1 034	120	15 810
1987	7 174	3 780	700	91	421	1 656	1 111	111	15 044
1988	8 201	4 428	714	113	462	1 854	1 069	128	16 969
1989	8 745	4 359	628	91	559	2 010	1 217	132	17 741
1990	8 239	4 256	590	70	584	2 056	1 077	124	16 996
1991	7 910	3 987	554	94	574	1 998	1 037	71	16 225
1992	7 761	4 017	517	81	581	2 032	945	88	16 022
1993	7 532	3 756	490	53	512	2 058	888	118	15 407
1994	8 219	3 919	452	75	560	2 513	1 020	104	16 862
1995	8 494	4 170	489	88	576	2 331	969	91	17 208
1996	8 344	4 098	493	61	548	2 293	1 028	108	16 973
1997	8 719	3 987	500	78	573	2 467	948	91	17 363
1998	9 023	4 400	456	53	479	2 068	931	63	17 473
1999	9 204	4 413	472	74	582	2 046	1 027	103	17 921
2000	9 395	4 257	512	47	711	1 919	1 013	75	17 929
2001	9 509	4 441	556	66	853	1 734	1 029	84	18 272
2002	10 340	5 116	735	111	882	1 796	1 071	104	20 155
2003	11 554	5 636	733	81	1 182	1 857	1 201	195	22 439
2004	11 621	5 757	672	72	1 303	1 812	1 223	100	22 560
2005	11 549	5 581	676	69	1 506	1 870	1 176	117	22 544
2006	11 489	5 606	743	79	1 642	1 729	1 267	122	22 677
2007	11 602	5 467	741	78	1 817	1 767	1 322	131	22 925
2008	11 250	5 243	833	65	1 726	1 980	1 344	150	22 591
2009	10 998	5 056	736	74	1 714	1 912	1 216	115	21 821
2010	10 966	4 860	695	62	1 075	1 491	1 144	124	20 417
2011	10 231	4 263	667	61	964	1 688	1 217	142	19 233
2012	10 897 ^k	4 469	629	45	786	1 670	1 212	141	19 849
2013	9 397 ^k	3 844 ^k	627	68	735	1 590	1 137	143	17 541

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 – 2013.
 Table 6.3: Persons killed in road traffic accidents reported by the police, by county/city. Years 1985 – 2013.



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	2011	2012	2013
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	319	285	260
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	35	31	22
varav Stockholms kommun	16	24	26	29	34	20	22	23	24	14	20	11	17	17	17	20	16	18	12	12	9	7	16	8	9	12	11	6	6
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	8	11	13
Södermanlands län	25	32	18	26	30	35	15	24	13	23	18	26	22	12	15	11	30	22	12	10	15	13	7	15	8	8	10	12	15
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	16	9	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	13	12	4
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	3	3	6
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	13	11	10
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	1	3	3
Blekinge län	25	10	9	20	22	9	11	18	13	13	12	17	11	10	9	11	9	5	4	9	7	5	12	3	6	3	4	2	5
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	38	25	38
varav Malmö kommun	8	10	14	11	10	13	7	9	13	6	8	7	3	6	10	9	6	4	8	7	13	9	10	4	4	1	4	5	3
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	7	6	13
Västra Götalands län	164	154	148	138	131	120	107	142	93	86	78	83	93	91	98	90	90	108	82	78	68	61	67	69	55	35	70	43	38
varav Göteborgs kommun	21	25	19	22	17	19	15	42	7	13	11	7	14	24	16	12	13	10	11	12	9	9	11	13	9	4	10	4	6
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	9	18	12
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	13	9	7
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	9	7	6
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	10	24	9
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	10	16	8
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	8	10	10
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	6	7	6
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	16	11	5
Norrbottnens län	26	41	25	25	35	26	27	27	21	20	22	22	27	32	15	24	27	31	15	20	14	13	27	21	7	10	20	15 ^k	17

Tabell 6.4: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor, antal dödade per 100 000 invånare och per län/storstad. Åren 1985–2013.

Table 6.4: Persons killed in road traffic accidents reported by the police, persons killed per 100 000 inhabitants and by county/city. Years 1985–2013.



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	2011	2012	2013
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	3,4	3,0	2,7
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	1,7	1,5	1,0
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	1,3	0,7	0,7
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	2,4	3,2	3,8
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	3,7	4,4	5,4
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	3,7	2,1	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	3,8	3,5	1,2
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	1,6	1,6	3,2
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	5,6	4,7	4,3
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	1,7	5,2	5,2
Blekinge län	16,6	6,7	6,0	13,4	14,7	6,0	7,3	11,9	8,6	8,5	7,9	11,2	7,3	6,6	6,0	7,3	6,0	3,3	2,7	6,0	4,6	3,3	7,9	2,0	3,9	2,0	2,6	1,3	3,3
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	3,0	2,0	3,0
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	1,3	1,6	1,0
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	2,3	2,0	4,2
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	4,4	2,7	2,4
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	1,9	0,8	1,1
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	3,3	6,6	4,4
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	4,6	3,2	2,5
Västmanlands län	13,0	7,1	10,2	10,2	10,1	11,6	9,3	10,0	8,4	8,0	7,3	6,5	6,6	10,5	7,8	6,2	8,5	6,6	5,8	8,0	5,4	9,3	3,2	2,4	6,4	2,0	3,5	2,7	2,3
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	3,6	8,7	3,2
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	3,6	5,8	2,9
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	3,3	4,1	4,1
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	4,8	5,5	4,7
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	6,2	4,2	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	8,0	6,0 ^k	6,8

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

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

Tabell 6.5: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter kön, årstid, del av vecka och del av dygn. År 1985–2013.

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 1985–2013.



År Year	Dödade personer Persons killed											
	Samtliga All	Män Men	Kvinnor Women	Sommar ¹ Summer ¹	Höst och vår ¹ Fall and spring ¹	Vinter ¹ Winter ¹	Måndag-torsdag Monday-Thursday	Fredag-söndag 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
2011	319	241	78	140		88	91	162	157	103	133	83
2012	285	218	67 ^k	118		91	76 ^k	162 ^k	123	99 ^k	120	66
2013	260	195	65	106		86	68	134	126	98	113	49

1 Vinter är december-mars, vår och höst april-maj samt oktober-november och sommar är juni-september. Okänt klockslag inkl. i 22:00–05:59.

/ Winter is December-March, Spring and fall April-May and October-November while summer is June-September. Unknown time of the day is included in 22:00–05:59.

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 – 2013.



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 – 2013.

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								
	Ålder Age									Ålder Age								
	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
2011	319	5	5	9	57	73	79	34	57	3,4	0,6	0,6	2,7	6,3	3,0	3,3	3,5	7,1
2012	285	1	6	10	41	75	81	31	40	3,0	0,1	0,7	3,2	4,5	3,1	3,3	3,0	4,9
2013	260	1	3	7	40	62	71	40	36	2,7	0,1	0,4	2,3	4,4	2,5	2,9	3,8	4,4

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. Åren 1991–2012 samt utveckling 2012–2013 (preliminärt).
 Table 7.1: Persons killed in road traffic accidents in EU. Years 1991–2012 and development 2012–2013 (provisional).

Land																						Preliminärt/ provisional	Utveckling 2003–2012, procent		
Country	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2012–2013	Development 2003–2012, 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	840	858	767	5%	-36,8
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	776	657	602	-1%	-37,3
Tjeckien	Česká	1 331	1 571	1 524	1 637	1 588	1 570	1 597	1 360	1 455	1 486	1 333	1 430	1 447	1 382	1 286	1 063	1 221	1 076	901	802	772	742	-13%	-48,7
Danmark	Danmark	606	577	559	546	582	514	489	499	514	498	431	463	432	369	331	306	406	406	303	255	220	167	10%	-61,3
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	3 648	4 009	3 600	-13%	-45,6
Estland	Eesti	490	287	321	364	332	213	280	284	232	204	199	223	164	170	204	196	132	98	79	101	87	-31%	-47,0	
Irland	Ireland	445	415	431	404	437	453	473	458	414	418	412	376	337	377	400	365	338	280	238	212	186	162	9%	-51,9
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	1 258	1 141	1 027	-13%	-36,0
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	2 479	2 060	1 903	-16%	-64,8
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	3 992	3 963	3 653	-10%	-39,7
Kroatien	Hrvatska	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	647	627	701	608	597	614	619	664	548	426	418	390	-11%	-44,4
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	4 731	4 237	4 090	3 860	3 653	-2%	-44,3
Cypern	Κύπρος	103	132	115	133	118	128	115	111	113	98	94	97	117	102	86	89	82	71	60	71	51	51	-4%	-47,4
Latvian	Latvija	997	787	724	774	660	594	567	677	652	635	558	559	532	516	442	407	419	316	254	218	179	177	-2%	-66,7
Litauen	Lietuva	1 173	836	958	765	672	667	752	829	748	641	706	697	709	752	773	760	740	499	370	299	296	301	-16%	-57,5
Luxemburg	Luxembourg	83	69	78	65	70	71	60	57	58	76	70	62	53	50	47	43	46	35	48	32	33	34	22%	-35,8
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	740	638	606	-6%	-54,3
Malta	Malta	16	11	14	6	14	19	18	17	4	15	16	16	16	13	17	11	14	15	21	15	21	11	160%	-31,3
Neder- länderna	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	537	546	566	..	-44,9
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	552	523	531	-11%	-43,0
Polen	Polska	7 901	6 946	6 341	6 744	6 900	6 359	7 310	7 080	6 730	6 294	5 534	5 826	5 642	5 712	5 444	5 243	5 583	5 437	4 572	3 908	4 189	3 571	-12%	-36,7
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	937	891	720	-15%	-53,3
Rumänien	România	3 078	2 816	2 826	2 877	2 845	2 845	2 863	2 778	2 468	2 466	2 450	2 411	2 229	2 442	2 629	2 587	2 800	3 061	2 796	2 377	2 018	2 042	-9%	-8,4
Slovenien	Slovenija	462	493	493	505	415	389	357	309	334	314	278	269	242	274	258	262	293	214	171	138	141	130	-5%	-46,3
Slovakien	Slovensko	614	677	584	633	660	616	788	819	647	628	614	610	645	603	606	614	667	622	380	371	324	296	-29%	-54,1
Finland	Suomi/Finland	632	601	484	480	441	404	438	400	431	396	433	415	379	375	379	336	380	344	279	272	292	260	-6%	-31,4
Sverige	Sverige	745	759	632	589	572	537	541	531	580	591	583	560	529	480	440	445	471	397	358	266	319	285	-7%	-46,1
Storbritannien	United Kingdom	4 753	4 379	3 957	3 807	3 765	3 740	3 743	3 581	3 564	3 580	3 598	3 581	3 658	3 368	3 336	3 298	3 059	2 645	2 337	1 905	1 960	1 802	-3%	-50,7
EU	EU	75 426	70 731	65 441	63 903	63 155	59 409	60 267	58 982	57 691	56 427	54 949	53 969	51 052	47 898	45 943	43 718	43 159	39 605	35 361	31 484	30 686	28 136	-10%	-44,9
Årlig utveckling (%) / Annual evolution (%):			-6,2	-7,5	-2,4	-1,2	-5,9	1,4	-2,1	-2,2	-2,2	-2,6	-1,8	-5,4	-6,2	-4,1	-4,8	-1,3	-8,2	-10,7	-11,0	-2,5	-8,3		
Utveckling sedan 1991 (%) / Evolution since 1991 (%):			-6,2	-13,2	-15,3	-16,3	-21,2	-20,1	-21,8	-23,5	-25,2	-27,1	-28,4	-32,3	-36,5	-39,1	-42,0	-42,8	-47,5	-53,1	-58,3	-59,3	-62,7		

Källa/ Source : CARE (EU road accidents database) or national publications. European Commission / Directorate General Mobility and Transport. (October 2013)

Tabell 7.2: Dödade personer i vägtrafikolyckor per miljon invånare inom EU. Åren 1991 – 2012.
 Table 7.2: Persons killed in road traffic accidents per million inhabitants in EU. Years 1991 – 2012.

Land Country		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Belgien	Belgique/België	188	167	165	168	143	134	134	147	137	144	145	127	117	112	104	102	101	88	88	77	78	69
Bulgarien	България	129	152	154	165	150	121	110	121	128	124	124	122	122	121	123	135	131	139	118	103	89	82
Tjeckien	Česká	129	152	148	158	154	152	155	132	141	145	130	140	142	135	126	104	119	104	86	76	74	71
Danmark	Danmark	118	112	108	105	112	98	93	94	97	93	81	86	80	68	61	56	75	74	55	46	40	30
Tyskland	Deutschland	142	132	123	121	116	107	104	95	95	91	85	83	80	71	65	62	60	54	51	45	49	44
Estland	Eesti	313	185	212	246	229	149	199	204	168	149	146	164	121	126	126	152	146	98	73	59	75	67
Irland	Ireland	126	117	121	113	121	125	129	124	111	111	107	96	85	94	97	87	78	64	53	47	41	35
Grekland	Ελλάδα	207	209	207	214	228	202	196	202	195	187	172	149	146	151	150	149	144	139	129	111	101	91
Spanien	España	227	200	163	143	146	139	142	150	144	144	136	131	130	112	103	94	86	68	59	54	45	41
Frankrike	France	184	173	172	157	154	147	145	153	145	133	134	125	98	89	85	74	73	67	66	62	61	56
Kroatien	Hrvatska	179	179	179	179	178	160	159	144	147	146	146	141	158	137	134	138	139	150	124	96	95	89
Italien	Italia	143	142	126	125	123	117	118	111	118	124	125	122	114	106	100	96	87	79	71	68	64	62
Cypern	Κύπρος	175	219	186	210	183	195	173	164	165	161	140	133	136	160	136	112	114	104	89	73	85	59
Lettland	Latvija	375	298	280	305	264	241	232	280	272	267	236	238	228	222	192	177	184	139	112	97	86	87
Litauen	Lietuva	317	226	259	208	184	184	210	233	212	183	202	201	205	218	226	223	219	148	110	90	97	100
Luxemburg	Luxembourg	216	177	198	162	173	172	144	135	136	175	159	140	118	110	102	92	97	72	97	64	64	65
Ungern	Magyarország	204	203	162	151	154	133	135	133	127	117	121	140	131	128	127	129	122	99	82	74	64	61
Malta	Malta	45	31	39	16	38	51	48	45	11	39	41	41	40	33	42	27	34	37	51	36	51	26
Nederländerna	Nederland	85	83	81	85	86	76	75	68	69	68	62	61	63	49	46	45	43	41	39	32	33	34
Österrike	Österreich	201	180	163	169	152	129	139	121	135	122	119	119	115	108	94	88	83	82	76	66	62	63
Polen	Polska	207	181	165	175	179	165	189	183	174	163	145	152	148	150	143	137	146	143	120	102	109	93
Portugal	Portugal	323	310	271	251	271	272	250	210	200	184	163	160	148	124	118	92	92	83	79	79	84	68
Rumänien	România	135	126	127	130	128	129	130	126	113	110	109	110	102	112	121	120	130	142	130	111	94	96
Slovenien	Slovenija	231	247	247	254	209	195	180	156	169	158	140	135	121	137	129	131	146	106	84	67	69	63
Slovakien	Slovensko	116	128	110	119	123	115	146	152	120	116	114	113	120	112	113	114	124	115	70	68	60	55
Finland	Suomi/Finland	126	120	96	95	86	79	85	78	84	77	84	80	73	72	72	64	72	65	52	51	54	48
Sverige	Sverige	87	88	73	67	65	61	61	60	66	67	66	63	59	53	49	49	52	43	39	28	34	30
Storbritannien	United Kingdom	83	76	69	66	65	64	64	61	61	61	61	60	62	56	56	55	50	43	38	31	31	28
EU	EU	160	150	138	135	133	125	126	123	121	117	113	110	104	97	93	88	86	79	70	62	61	56

Källa/ Source: CARE (EU road accidents database) or national publications. European Commission / Directorate General Mobility and Transport. (October 2013)

Tabell 7.3: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor samt antal per 100 000 invånare, per land i Norden. Åren 1950 – 2013.

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 – 2013.

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
	Killed	Per 100 000 inhabitants	Killed	Per 100 000 inhabitants	Killed	Per 100 000 inhabitants	Killed	Per 100 000 inhabitants
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	926	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	589	6,7	480	9,4	283	6,5	546	10,5
1995	572	6,5	441	8,6	305	7,0	582	11,2
1996	537	6,1	404	7,9	255	5,8	514	9,8
1997	541	6,1	438	8,5	303	6,9	489	9,3
1998	531	6,0	400	7,8	352	8,0	499	9,4
1999	580	6,5	431	8,3	304	6,8	514	9,7
2000	591	6,7	396	7,6	341	7,6	498	9,3
2001	583	6,5	433	8,3	275	6,1	431	8,1
2002	560	6,3	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	344	6,5	255	5,4	406	7,4
2009	358	3,8	279	5,2	212	4,4	303	5,5
2010	266	2,8	272	5,1	208	4,2	255	4,6
2011	319	3,4	292	5,4	168	3,4	221	3,9
2012	285 ^k	3,0	255	4,7	145	2,9	167	2,9
2013	260	2,7	254	4,6	190	3,8	185	3,2

Källa / Source : Nordens vägforum (www.nvfnorden.org, April 2014).

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

Preliminära siffror för Finland, Norge och Danmark år 2013.

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. Provisional statistics for Finland, Norway and Denmark the year 2013.

Bilaga 3:

Sjukvårdsrapporterade skadade i STRADA

Vilka län som under 2013 registrerat inom sjukvården framgår av denna bilagas Tabell 1.

Tabellförteckning/List of tables

Tabell 1: Antal skadade efter rapporterande instans, sjukvård respektive polis (svårt eller lindrigt skadade) och län, år 2013.

Table 1: Persons injured by reporting authority and by county, year 2013.

Tabell 2: Antal skadade efter månad, kön och färdssätt, år 2013.

Table 2: Number of injured persons by month, gender and by mode of travel, year 2013.

Tabell 3: Antal skadade efter motpart, färdssätt och allvarlighetsgrad, år 2013.

Table 3: Number of injured by opponent, type of road users and degree of severity, year 2013.

Tabell 4: Antal skadade efter allvarlighetsgrad, kön och ålder. Alla exklusive fotgängare singel respektive fotgängare fallolyckor, år 2013.

Table 4: Number of injured by degree of severity, gender, age. All road users excluding pedestrians single and pedestrians single, year 2013.

Tabell 5: Antal skadade efter resans ändamål och färdssätt, år 2013.

Table 5: Number of injured by purpose of trip and type of road users, year 2013.

Tabell 6: Antal skadade efter färdssätt och huruvida skyddsutrustning användes vid olyckstillfället, år 2013.

Table 6: Number of injured by type of road user and safety equipment used, year 2013.

Tabell 7: Antal skadade efter färdssätt och land för medborgarskap år 2013.

Table 7: Number of injured persons by mode of travel and citizenship, year 2013.

Tabell 1: Antal skadade efter rapporterande instans, sjukvård respektive polis (svårt eller lindrigt skadade) och län, år 2013.
 Table 1: Persons injured by reporting authority and by county, year 2013.

Län	Endast sjukvård ^a	Sjukvård och polis	Endast polis	Totalt sjukvård ^a	Totalt polis	Totalt ^b	Endast sjukvård fotgängare fallolyckor
Stockholm	3 681	1 519	2 532	5 200	4 051	7 743	3 245
Uppsala	-	-	584	-	584	584	-
Södermanland	772	270	323	1 042	593	1 370	552
Östergötland	1 107	366	532	1 473	898	2 012	972
Jönköping	469	314	473	783	787	1 261	326
Kronoberg	166	139	272	305	411	580	131
Kalmar	390	192	279	582	471	866	254
Gotland	67	18	137	85	155	222	33
Blekinge	291	139	190	430	329	621	224
Skåne	3 296	1 542	1 465	4 838	3 007	6 325	2 258
Halland	1 003	398	281	1 401	679	1 691	544
Västra götaland	2 833	1 387	2 022	4 220	3 409	6 271	2 055
Värmland	837	256	350	1 093	606	1 447	403
Örebro	292	138	446	430	584	879	128
Västmanland	876	447	408	1 323	855	1 736	656
Dalarna	519	194	380	713	574	1 105	218
Gävleborg	187	45	280	232	325	519	190
Västernorrland	273	146	399	419	545	824	345
Jämtland	237	136	158	373	294	546	163
Västerbotten	1 059	291	222	1 350	513	1 588	1 029
Norrbottn	395	211	378	606	589	1 001	480
Alla	18 717	8 181	12 078	26 898	20 259	39 191	14 206

^a Exklusive fotgängare fallolyckor.

^b Rapporterat av någon instans, exklusiva fotgängare fallolyckor.

Tabell 2: Antal skadade efter månad, kön och färdstätt, år 2013.

Table 2: Number of injured persons by month, gender and by mode of travel, year 2013.

Färdstätt	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Total	Procent under vintern (oktober-mars)
Samtliga														
Fotgängare - fallolyckor	1 910	2 056	2 309	827	814	678	649	653	692	718	1 053	1 847	14 206	69,6
Fotgängare - påkörda	78	74	71	88	102	93	80	86	96	111	133	138	1 150	52,6
Cykel	276	274	348	620	1 307	1 562	1 505	1 504	1 239	887	771	492	10 785	28,3
Moped	31	32	32	96	157	218	207	210	194	138	83	47	1 445	25,1
Motorcykel	5	6	12	59	180	211	182	190	136	57	21	7	1 066	10,1
Personbil	1 007	920	806	727	861	900	937	947	923	940	1 131	1 103	11 202	52,7
Buss	39	28	36	30	39	41	34	21	40	30	35	55	428	52,1
Spårb.ford.	1	3	1	2	2	7	7	1	7	2	5	7	45	42,2
Lastbil	41	42	33	21	21	41	28	35	32	36	41	34	405	56,0
Övrigt	23	23	19	30	44	42	36	40	30	33	30	22	372	40,3
Alla	3 411	3 458	3 667	2 500	3 527	3 793	3 665	3 687	3 389	2 952	3 303	3 752	41 104	50,0
Samtliga														
Fotgängare - fallolyckor	1 910	2 056	2 309	827	814	678	649	653	692	718	1 053	1 847	14 206	69,6
Övr. oskyddade trafikanter	385	380	451	804	1 566	1 873	1 792	1 800	1 529	1 136	987	677	13 380	30,0
Skyddade trafikanter	1 116	1 022	907	869	1 147	1 242	1 224	1 234	1 168	1 098	1 263	1 228	13 518	49,1
Män														
Fotgängare - fallolyckor	600	682	769	265	315	281	264	256	276	241	338	653	4 940	66,5
Övr. oskyddade trafikanter	170	186	233	447	877	1 096	1 052	1 010	887	590	517	334	7 399	27,4
Skyddade trafikanter	612	520	474	477	647	762	712	753	642	625	670	624	7 518	46,9
Kvinnor														
Fotgängare - fallolyckor	1 310	1 374	1 540	562	499	397	385	397	416	477	715	1 194	9 266	71,3
Övr. oskyddade trafikanter	215	194	218	357	689	777	740	790	642	546	470	343	5 981	33,2
Skyddade trafikanter	504	502	433	392	500	480	512	481	526	473	593	604	6 000	51,8

Tabell 3: Antal skadade efter motpart, färdstätt och allvarlighetsgrad, år 2013.
 Table 3: Number of injured by opponent, type of road users and degree of severity, year 2013.

Färdstätt	Motpart											Total	
	Singel	Fotgängare	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt		
Fotgängare - fallolyckor	14 206	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14 206
Fotgängare - påkörda	22	37	130	28	10	783	78	28	9	5	20	17	1 150
Cykel	8 642	76	785	43	12	1 100	27	46	-	37	17	4	10 785
Moped	1 041	6	13	45	6	303	3	14	-	10	4	-	1 445
Motorcykel	722	2	5	5	31	232	5	23	-	37	4	-	1 066
Personbil	3 910	2	3	2	28	5 879	127	672	20	486	73	-	11 202
Buss	306	6	-	-	-	36	23	28	-	1	28	-	428
Spårb.ford.	34	-	-	-	-	3	-	1	7	-	-	-	45
Lastbil	180	-	-	-	-	127	6	79	3	6	4	-	405
Övrigt	312	2	3	2	-	39	-	9	-	3	2	-	372
Alla	29 375	131	939	125	87	8 502	269	900	39	585	152	-	41 104
Lätt skadade (ISS 1-3)													
Fotgängare - fallolyckor	6 819	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 819
Övr. oskyddade trafikanter	5 900	71	586	87	18	1 495	66	54	7	27	20	-	8 331
Skyddade trafikanter	4 218	7	6	7	40	5 788	140	662	26	475	87	-	11 456
Måttligt skadade (ISS 4-8)													
Fotgängare - fallolyckor	6 819	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 819
Övr. oskyddade trafikanter	3 412	42	305	20	2	526	26	16	1	25	19	-	4 394
Skyddade trafikanter	895	3	4	2	18	383	10	82	2	39	14	-	1 452
Kraftigt skadade (ISS 9-)													
Fotgängare - fallolyckor	568	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	568
Övr. oskyddade trafikanter	393	6	37	9	8	165	16	18	1	-	2	-	655
Skyddade trafikanter	351	2	1	-	1	145	11	68	2	19	10	-	610
Samtliga													
Fotgängare - fallolyckor	14 206	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14 206
Övr. oskyddade trafikanter	9 705	119	928	116	28	2 186	108	88	9	52	41	-	13 380
Skyddade trafikanter	5 464	12	11	9	59	6 316	161	812	30	533	111	-	13 518
varav MAIS3+													
Fotgängare - fallolyckor	528	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	528
Övr. oskyddade trafikanter	320	6	29	7	7	142	14	16	1	-	1	-	543
Skyddade trafikanter	286	2	1	-	1	122	10	51	2	14	8	-	497

Tabell 4: Antal skadade efter allvarlighetsgrad, kön och ålder. Alla exklusive fotgängare singel respektive fotgängare fallolyckor, år 2013.
 Table 4: Number of injured by degree of severity, gender, age. All road users excluding pedestrians single and pedestrians single, year 2013.

Ålder	Summa	varav									varav		
	Total	of which									of which		
		Lätt skadade ISS 1-3			Måttligt skadade ISS 4-8			Kraftigt skadade ISS 9-			"Seriously injured" enligt IRTAD MAIS3+		
	Summa	Man	Kvinna	Summa	Man	Kvinna	Summa	Man	Kvinna	Summa	Man	Kvinna	
	Total	Man	Woman	Total	Man	Woman	Total	Man	Woman	Total	Man	Woman	
Alla exklusive fotgängare - fallolyckor													
0-6 år	577	470	264	206	102	53	49	5	3	2	4	2	2
7-14 år	2 268	1 613	892	721	632	368	264	23	13	10	20	12	8
15-17 år	1 807	1 399	727	672	361	267	94	47	27	20	42	23	19
18-24 år	4 836	4 101	2 206	1 895	592	375	217	143	101	42	118	85	33
25-44 år	7 910	6 257	3 407	2 850	1 374	915	459	279	218	61	214	166	48
45-64 år	6 602	4 349	2 306	2 043	1 847	1 047	800	406	282	124	324	225	99
65-74 år	1 752	987	518	469	577	266	311	188	106	82	163	92	71
75+ år	1 146	611	312	299	361	151	210	174	93	81	155	83	72
Alla	26 898	19 787	10 632	9 155	5 846	3 442	2 404	1 265	843	422	1 040	688	352
Fotgängare - fallolyckor													
0-6 år	129	85	49	36	44	13	31	-	-	-	-	-	-
7-14 år	696	465	267	198	227	125	102	4	1	3	4	1	3
15-17 år	288	206	103	103	81	52	29	1	1	-	1	1	-
18-24 år	955	688	321	367	264	150	114	3	2	1	3	2	1
25-44 år	1 993	1 196	515	681	784	324	460	13	12	1	11	10	1
45-64 år	4 769	2 066	720	1 346	2 585	622	1 963	118	61	57	111	57	54
65-74 år	2 791	1 013	390	623	1 617	338	1 279	161	68	93	149	63	86
75+ år	2 585	1 100	437	663	1 217	256	961	268	113	155	249	106	143
Alla	14 206	6 819	2 802	4 017	6 819	1 880	4 939	568	258	310	528	240	288

Tabell 5: Antal skadade efter resans ändamål och färdstätt, år 2013.

Table 5: Number of injured by purpose of trip and type of road users, year 2013.

Färdstätt	Till/från/i arbetet	Till/från/i skolan	Fritid	Annat/okänt	Totalt
Fotgängare - fallolyckor	1 989	309	9 864	2 044	14 206
Fotgängare - påkörda	159	105	651	235	1 150
Cykel	2 110	750	6 213	1 712	10 785
Moped	161	126	860	298	1 445
Motorcykel	136	10	660	260	1 066
Personbil	2 894	213	5 259	2 836	11 202
Buss	90	38	221	79	428
Spårb.ford.	9	1	30	5	45
Lastbil	300	3	45	57	405
Ovrigt	38	9	239	86	372
Alla	7 886	1 564	24 042	7 612	41 104

Ålder	Till/från/i arbetet	Till/från/i skolan	Fritid	Annat/okänt	Totalt
0–6 år	-	60	540	106	706
7–14 år	19	615	1 828	502	2 964
15–17 år	43	350	1 317	385	2 095
18–24 år	1 055	275	3 119	1 342	5 791
25–44 år	3 119	162	4 466	2 156	9 903
45–64 år	3 429	89	5 941	1 912	11 371
65–74 år	196	8	3 665	674	4 543
75+ år	25	5	3 166	535	3 731
Alla	7 886	1 564	24 042	7 612	41 104

Tabell 6: Antal skadade efter färdstätt och huruvida skyddsutrustning användes vid olyckstillfället, år 2013.
 Table 6: Number of injured by type of road user and safety equipment used, year 2013.

Färdstätt/ Skyddsutrustning	Med hjälm	Utan hjälm	Ingen uppgift	Totalt	Procent med hjälm
Cykel	3 878	4 903	2 004	10 785	36,0
Moped	1 190	102	153	1 445	82,4
Motorcykel	919	35	112	1 066	86,2
Samtliga	5 987	5 040	2 269	13 296	45,0

Färdstätt/ Skyddsutrustning	Med bälte	Utan bälte	Ingen uppgift	Totalt	Procent med bälte
Personbil	9 573	612	1 017	11 202	85,5
Buss	43	304	81	428	10,0
Lastbil	289	70	46	405	71,4
Samtliga	9 905	986	1 144	12 035	82,3

Tabell 7: Antal skadade efter färdstätt och land för medborgarskap år 2013.

Table 7: Number of injured persons by mode of travel and citizenship, year 2013.

Färdstätt	Sverige	Övr. Norden	Övr. Europa	Övr. världen	Okänt	Total	Procent
							utanför Sverige
Fotgängare - fallolyckor	14 121	21	46	11	7	14 206	0,5
Fotgängare - påkörda	1 135	6	3	1	5	1 150	0,9
Cykel	10 656	23	71	19	16	10 785	1,0
Moped	1 442	1	1	-	1	1 445	0,1
Motorcykel	1 045	11	8	2	-	1 066	2,0
Personbil	10 984	104	87	16	11	11 202	1,8
Buss	417	-	1	9	1	428	2,3
Spårb.ford.	45	-	-	-	-	45	0,0
Lastbil	374	4	26	-	1	405	7,4
Övrigt	365	2	5	-	-	372	1,9
Alla	40 584	172	248	58	42	41 104	1,2

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 alkoholpåverkan	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	
Personskada	Personal injury	Upphinnande	Rear end collision
-lindrig	-slight	Utan	Without
-svår	-severe	Vilt	Game
På 100 000 000 körda kilometer	Per 100 000 000 kilometer traveled	Vägbana	Road
På 100 000 av medelbefolkning	Per 100 000 of the average population	-torr	-dry
På 100 000 registrerade motorfordon	Per 100 000 registered motor vehicles	-våt	-wet
Ren	Reindeer	Vägbeläggning	Road surface
Risken att dödas/skadas svårt	The risk of being killed/ severely injured	Väggkategori	Road category
		Väglag	Road conditions
		Vägnummer	Road number
		Vägtrafikolyckor	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.