



Vägtrafikskador 2015 **Statistik**
Road traffic injuries 2015 **2016:12**

Vägtrafikskador 2015 **Statistik**
Road traffic injuries 2013 **2016:12**

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: 2016-06-14

Förord

Under 2015 omkom 259 personer i vägtrafiken, det lägsta antalet omkomna sedan 1940-talet. Föreliggande rapport presenterar den officiella statistiken över dödade och skadade i vägtrafiken. Vi presenterar övergripande beskrivningar av omständigheter kring olyckorna och av de omkomna personerna.

Transportstyrelsen samlar in och kvalitetsgranskar olycksuppgifter från polisen, uppgifter som används för den officiella statistiken om vägtrafikskador. Trafikanalys är statistikansvarig myndighet och producent av den officiella statistiken. Projektledare för *Vägtrafikskador 2015* har varit Maria Melkersson.

Stockholm i juni 2016

Per-Åke Vikman
Avdelningschef

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	7
Summary	8
1 Dödade och skadade i vägtrafiken	9
1.1 Antal dödade i vägtrafiken 1935–2015	9
1.2 Vägtrafikdödade i Europa och Norden	13
1.3 Skadade i vägtrafiken	15
2 Omständigheter kring dödsolyckorna	17
2.1 Skyddade och oskyddade trafikanter	17
2.2 Olycksplats	19
2.3 Vägtyp och hastighet	22
2.4 Kön	24
2.5 Ålder	25
2.6 Årstid.....	26
2.7 Veckodag.....	27
2.8 Tid på dygnet	28
3 Omkomna i olika trafikantgrupper	31
Skyddade trafikanter	33
Motorcyklister	35
Mopedister	37
Cyklister	39
Fotgängare.....	39
3.1 Skadade i vägtrafiken	41
3.2 Risker i vägtrafiken	42
3.3 Alkohol och vägtrafikdödade.....	43
4 Avslutande kommentarer	47
5 Fakta om statistiken	49
5.1 Statistikens omfattning.....	49
5.2 Insamling och bearbetning.....	50
5.3 Definitioner och begrepp.....	50

5.4	Kvalitet och jämförbarhet	54
5.5	Uppgifter från andra källor än polisen	56
	Bilaga 1: Polisens rapporteringsblankett	57
	Bilaga 2: Polisrapporterade vägtrafikolyckor (tabellbilaga) / Tables	59
	Engelsk ordlista	102

Sammanfattning

Officiell statistik om vägtrafikskador baseras på polisrapporterade olyckor på väg. Under 2015 omkom 259 personer vid olyckor i den svenska vägtrafiken. Det är 11 personer färre än året innan och en minskning med 4 procent. Därutöver omkom 23 personer till följd av självmord i vägtrafiken.¹ 259 omkomna i vägtrafikolyckor är det lägsta antalet sedan 1940-talet.

Under 2015 rapporterade polisen om 14 672 vägtrafikolyckor där personskada uppstod. I dessa olyckor dödades alltså 259 personer medan 2 445 personer skadades svårt och 17 198 skadades lindrigt. Av dem som omkom under 2015 var drygt hälften – 56 procent – personbilister. Därefter följer i storleksordning motorcyklister (17 procent), gående (11 procent), cyklister (6 procent), åkande i buss eller lastbil (6 procent) samt mopedister (2 procent).²

Av de 259 personer som omkom under 2015 i den svenska vägtrafiken var 201 män och 58 kvinnor, det vill säga 78 procent var män. Männens andel av de dödade har under de senaste 30 åren ökat med fem procentenheter.

Under 2015 omkom flest personer under juni och september månad (31 respektive 30 personer). Lägst antal omkom i januari och april (13 personer vardera). Under perioden 1985–2015 har flera olika månader växlat mellan att ha flest omkomna. Den minst dödsdrabbade månaden infaller oftast i början av året (januari–april) medan juli oftast är månaden med flest omkomna, tätt följt av juni månad. Delar man in året i tre årstider/tertiar har deras andelar av de omkomna varit relativt stabila de senaste 30 åren, dock med en tendens att sommarens andel av dödsfallen ökar.

Flest dödsfall i trafiken under de senaste fem åren³ har skett på lördagar följt av söndagar, medan lägst andel av dödsfallen skett på tisdagar. Det finns en tendens att helgernas andel av de trafikdödade ökat under de senaste 30 åren. Under 2015 omkom 49 procent av alla trafikdödade under helger (fredag–söndag). Torsdagarna börjar närma sig fredag–söndag med allt större del av de omkomna medan tisdagarna minskat i andel av de omkomna.

Under 2015 omkom 160 förare av motorfordon i den svenska vägtrafiken. Av dessa hade åtminstone 35 personer, eller 22 procent, en otillåten mängd alkohol i blodet, det vill säga mer än 0,2 promille alkohol. De flesta av de rattfulla hade mer än 1 promille vilket är gränsen för *grovt* rattfylleri. Att en omkommen förare är rattfull är dubbelt så vanligt bland män jämfört med kvinnor.

¹ Från och med år 2010 exkluderas självmord och andra avsiktliga händelser från den officiella statistiken över omkomna i vägtrafiken.

² Förutom trafikantgrupperna ovan finns en kategori "övrigt" som inkluderar bland annat traktorer, ryttare och okända motorfordon. Den utgör någon enstaka procent av de omkomna.

³ Eftersom de årliga fluktuationerna är stora visar vi fem års glidande medelvärden.

Summary

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

14 672 road traffic accidents involving personal injury (including fatal, severe and slight injury) were reported by the police during 2015. In these accidents 259 persons were killed, 2 445 were severely injured and 17 198 slightly injured. 259 persons killed in road traffic accidents, is 11 persons or 4 percent less than in 2014. 259 persons killed is also the lowest number since the 1940s. In addition to the accidents, 25 persons were killed in suicides and other deliberate acts during 2015.⁴⁵

Of all persons killed in road traffic accidents during 2015 the largest group was travelling in passenger cars (56 percent of all killed) with motorcyclists as the second largest group (17 percent) followed by pedestrians (11 percent) and bikers (6 percent). Of the 259 persons killed 201 were men and 58 women, i.e. 78 percent of the road traffic victims were men. The men's share of the killed has increased by five percentages during the last 30 years.

The months during 2015 with most deaths in road traffic accidents were June (31 persons) and September (30 persons). The smallest number of people were killed in January and April (13 persons each). For the last 30 years, the most common month of an accident has been July, closely followed by June. The least common months for accidents are early in the year (January-April). A trend is that a larger share of the accidents happen in the summer.

During the last five years most victims in road traffic accident were killed on Saturdays, followed by Sundays, while the least common day to be killed in a road traffic accident was Tuesday. Over the last 30 years the share of accidents on weekends (Friday-Sunday) has increased. During 2015 49 percent of all victims were in accidents on weekends. The Thursdays are getting more similar to Friday-Sunday with an increasing share of the accidents, while the share on Tuesdays is decreasing.

In 2015 160 drivers of motor vehicles were killed in road traffic accidents. Of these at least 35 persons, or 24 per cent, had a higher level of blood alcohol than what is legally accepted. Male drivers killed are twice as likely as females to have been drunk drivers.

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

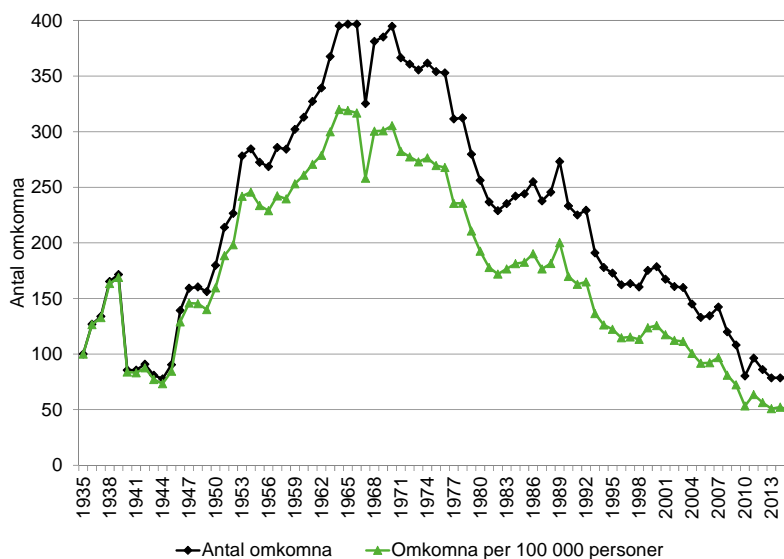
⁴ From the year 2010 the official statistics on road traffic accidents exclude suicides and other deliberate acts.

⁵ Från och med år 2010 exkluderas självmord och andra avsiktliga händelser från den officiella statistiken över omkomna i vägtrafiken.

1 Dödade och skadade i vägtrafiken

1.1 Antal dödade i vägtrafiken 1935–2015

Antal dödade i vägtrafiken har utvecklats mycket gynnsamt sedan 1970-talet och 2015 uppmättes den lägsta dödssiffran sedan andra världskriget: 259 omkomna personer. Antal omkomna och antal omkomna per 100 000 invånare har utvecklats på likartat sätt där dödstalen steg under 1930-talet för att sedan kraftigt falla under andra världskriget. Därefter ökade dödstalen snabbt till att nå sitt maximum på 1 313 omkomna under de två åren 1965 och 1966. (Figur 1.1)⁶ Därefter har dödstalen minskat med 75 procent. Under de knappt åtta decennier som visas i figuren har naturligtvis den motoriserade trafiken på vägarna mångdubblats.



Figur 1.1: Antal omkomna i vägtrafiken och antal omkomna per 100 000 invånare. Åren 1935-2015, index (1935=100).

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

Om vi relaterar antal omkomna till bilparkens storlek (visas inte i figur) så har antal omkomna per 100 000 bilar⁷ 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 idag ungefär 5

⁶ Om inte annat sägs är statistik som visas i figurer från den officiella statistiken. Statistiken visas i tabeller i Bilaga 2.

⁷ Med bilar avses personbilar plus lastbilar och bussar i trafik enligt fordonsstatistiken. <http://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/>

omkomna per 100 000 bilar. Sett i detta längre perspektiv har trafiksäkerheten haft en mycket gynnsam utveckling.

Antalet omkomna var alltså som störst i slutet på 1960-talet och har sedan dess minskat stadigt, dock med ökning av vissa enskilda år. Man kan få intrycket att högertrafikomläggningen (september 1967) är "förklaringen" till minskade dödstal därefter. Faktum är dock att samtliga nordiska länder haft likartad utveckling med stigande dödstal efter andra världskriget, med maximum på 1960-talet och därefter minskade dödstal (se Figur 1.7), och övriga nordiska länder har haft högertrafik under all modern tid.⁸

Det var flera reformer än högertrafikomläggningen som genomfördes under slutet av 1960- och 1970-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. Ett stort antal reformer för ökad trafiksäkerhet har genomförts de senaste 100 åren.⁹ En sentida reform (2013) är 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". Det finns ingen statistik över hur vanligt det är att just mobilsurfande orsakar eller är inblandat i olyckor, men uppenbart så är det så kallade mobilsurfandet ett problem många kan se runtomkring sig.¹⁰ De flesta reformerna är heltäckande för landet men insatser för trafiksäkerhet kan också vara högst lokala och temporära. Ett exempel på det senare är omkörningsstopp på en viss hårt belastad sträcka under påskhelgen.¹¹

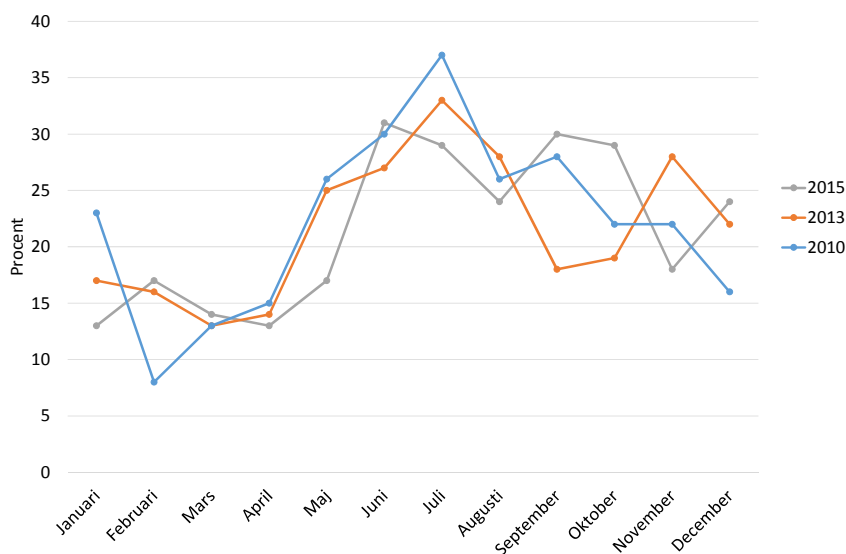
Under 2015 omkom alltså 259 personer i den svenska vägtrafiken, en minskning med 11 personer eller 4 procent jämfört med 2014. År 2015 var antal omkomna därmed i nivå med de tidigare "rekordåren" med få dödade 2010 och 2013, då 266 respektive 260 personer omkom. En viktig förklaring till det rekordlåga antalet omkomna 2010 var en vinter med kyla och mycket snö i hela landet. I februari 2010 omkom 8 personer vilket fortfarande är den lägsta månadssiffran i modern tid. Under 2015 var det, jämfört med genomsnittet för decenniet innan, få omkomna under januari, maj och juni och relativt många i september och oktober (Figur 1.2). Man bör dock komma ihåg att de slumpmässiga variationerna över månaderna är stora.

⁸ 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).

⁹ En lista med reformer och lagändringar av vikt för trafiksäkerheten finns i *Vägtrafikskador 2013* (Trafikanalys Statistik 2014:8)

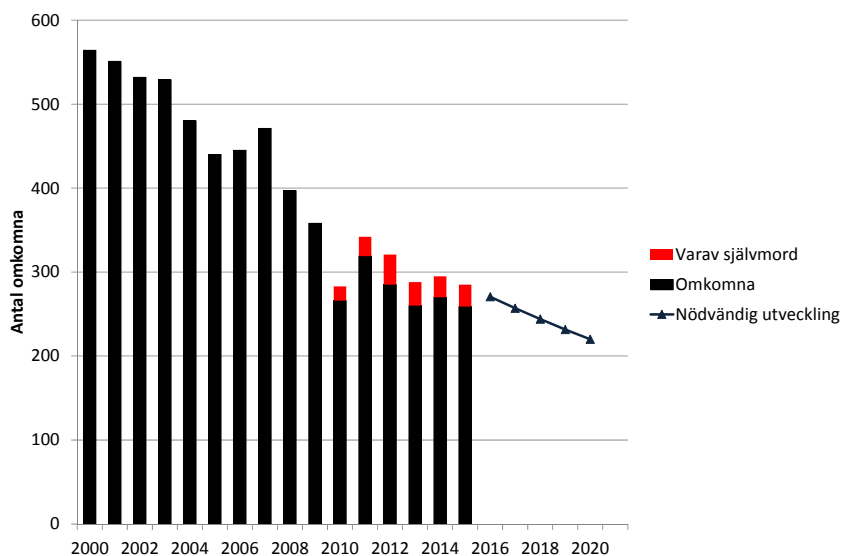
¹⁰ <http://www.dn.se/nyheter/sverige/mobilsurfande-leder-till-olyckor/>

¹¹ http://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Lansvisa-nyheter/Gavleborg/2016-03/tillfalligt-omkorningsforbud-pa-e4-norr-om-gavle/?utm_source=facebook&utm_medium=social&utm_term&utm_content=gavle_omkorningsforbud_e4&utm_campaign=resenarer



Figur 1.2: Andel (procent) av de omkomna fördelat per månad. Åren 2010, 2013 och 2015.

Nollvisionen säger att ingen ska omkomma eller skadas svårt i vägtrafiken. Innan vi når dit finns kvantifierade mål på vägen. Etappmålet för vägtrafiken inom de transportpolitiska målen 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 antalet omkomna minskat med i genomsnitt 5 procent per år. Det krävs en fortsatt sådan minskning i genomsnitt för att målet 2020 ska nås (Figur 1.3).

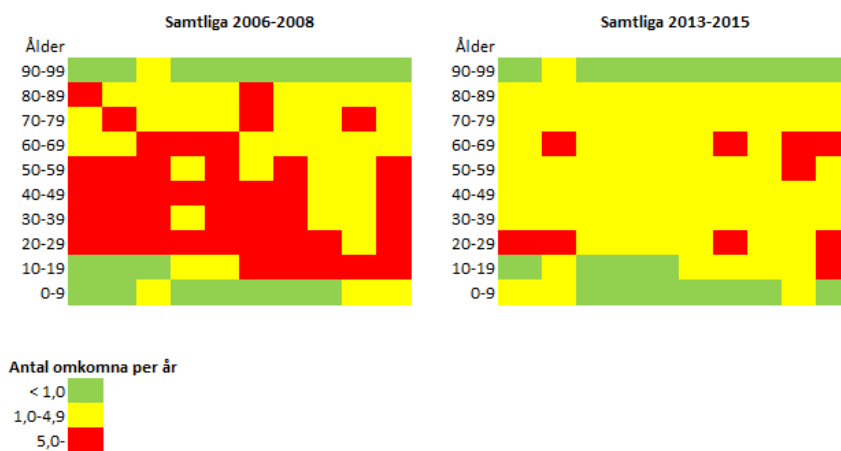


Figur 1.3: Antal omkomna i vägtrafiken år 2000–2015 samt nödvändig utveckling för att nå målet om maximalt 220 omkomna år 2020.

Anm: I den officiella statistiken över dödade i vägtrafiken exkluderas självmord fr.o.m. 2010 och antal självmord är endast fr.o.m. detta år mätt på ett konsekvent sätt.

För att få en bild av hur långt vi är ifrån nollvisionen så visas antalet omkomna i varje åttårsklass, dels för basåren för etappmålet 2006–2008, dels för de tre senaste åren 2013–2015 (Figur 1.4). I figuren visas åttårsklasser som rutor, där man i första raden nedifrån ser åttårsklasserna 0–9 år från vänster till höger, i nästa rad 10–19 år etcetera. Varje ruta har en färg: grön om gruppen har lågt antal omkomna (<1,0 personer per år), gul om mellanhögt (1,0–4,9 personer per år) och rött om många omkomna (5,0 personer eller fler per år).

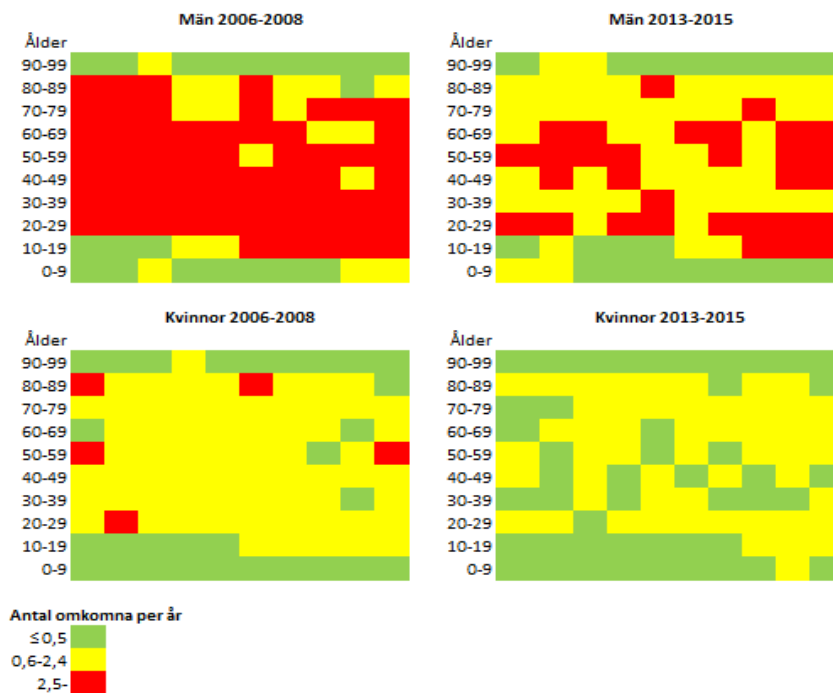
Totalt gick antal omkomna per år från 438 till 263 personer för de två visade perioderna, en minskning med 40 procent. Vi ser tydligt att antal omkomna minskat i många åldersgrupper men att framför allt unga vuxna (18–24 år) fortfarande är en utsatt grupp i vägtrafiken (se vidare avsnitt 2.5).



Figur 1.4: Antal omkomna per åttårsklass, i genomsnitt per år 2006–2008 respektive 2013–2015.

Anm: Figurerna består av 10x10 rutor där varje ruta är en åttårsklass, första raden från vänster grupperna 0 till 9 år, andra raden 10-19 år etcetera. Fr.o.m. 2010 exkluderas självmord från statistik över antal omkomna, vilket innebär att de två perioderna inte är helt jämförbara.

Antal omkomna per åttårsklass visas också uppdelat på män och kvinnor (Figur 1.5). Det ger oss en tydlig illustration av dels att dödstaten minskat för båda könen, dels att män är betydligt mer drabbade av trafikdöd än kvinnor. För kvinnor är alltså Nollvisionen betydligt närmare i sikte än för män (se vidare om skillnad mellan könen avsnitt 2.4).

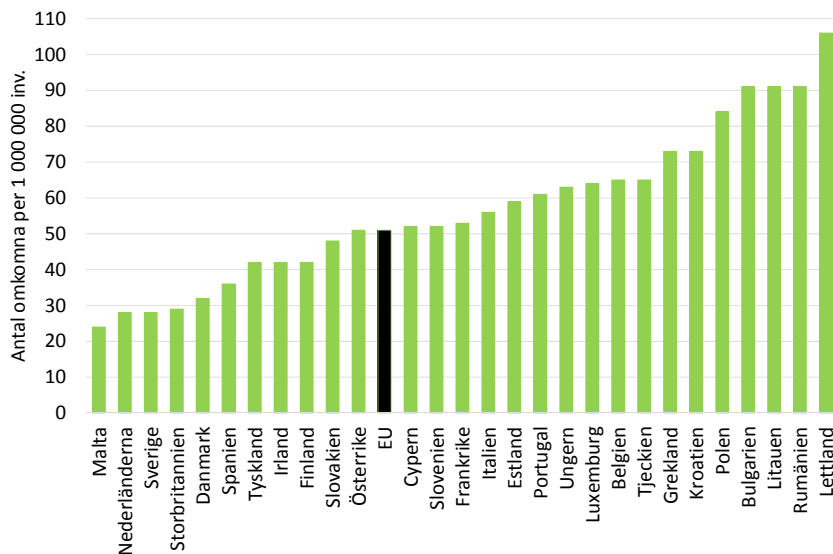


Figur 1.5: Antal omkomna per ettårsklass för män respektive kvinnor, i genomsnitt per år 2006–2008 respektive 2013–2015.

Anm: Figurerna består av 10x10 rutor där varje ruta är en ettårsklass, första raden från vänster grupperna 0 till 9 år, andra raden 10-19 år etcetera. Fr.o.m. 2010 exkluderas självmord från statistik över antal omkomna, vilket innebär att de två perioderna inte är helt jämförbara. Observera att intervallgränserna halverats för jämförbarhet med föregående figur för hela befolkningen.

1.2 Vägtrafikdödade i Europa och Norden

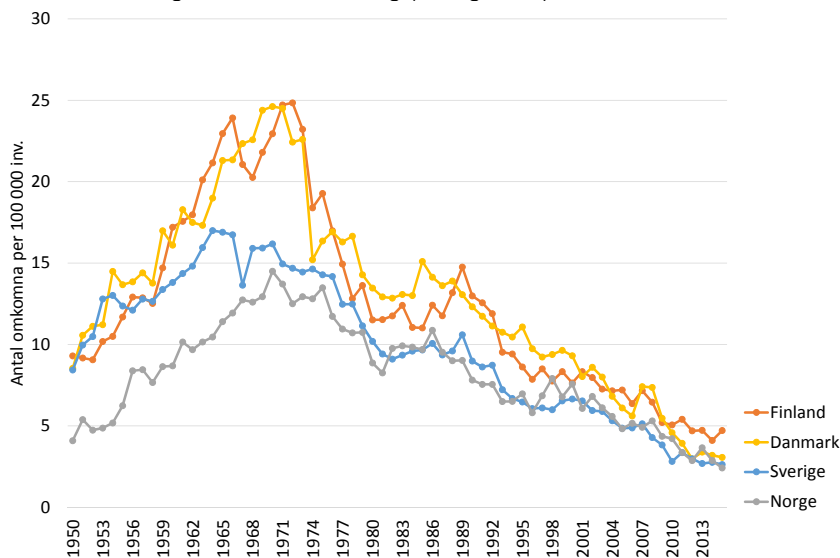
Sverige ligger sedan länge bland de länder i Europa som har allra lägst antal dödade per invånare och framhålls ofta som ett föregångsland på trafiksäkerhetsområdet. Sverige har drygt hälften så många vägtrafikdödade per invånare som EU i genomsnitt (Figur 1.6).



Figur 1.6: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljon invånare i EU. År 2014.

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 bland de nordiska länderna med något enstaka undantag (se Figur 1.7).



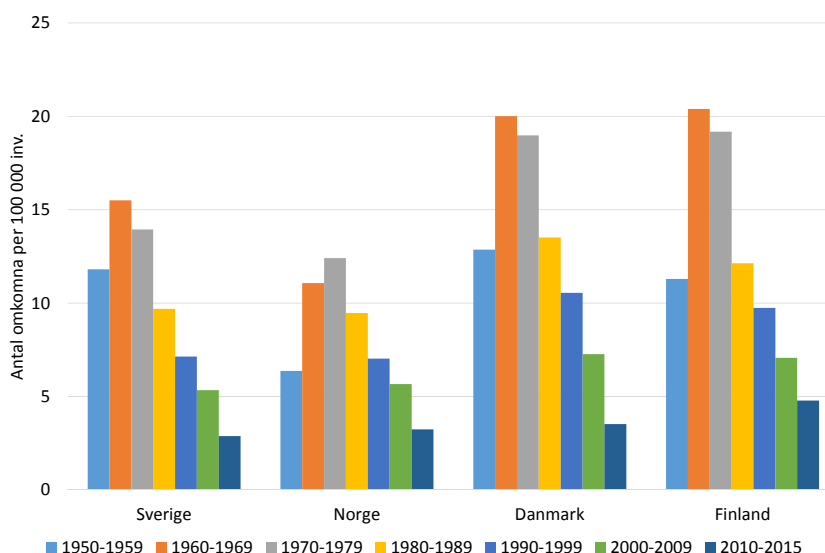
Figur 1.7: Antal dödade i vägtrafikolyckor per 100 000 invånare i Sverige, Norge, Danmark och Finland. Åren 1950–2015.

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

Anm: Statistiken för alla länder utom Sverige är preliminär för året 2015.

Norge var mest framgångsrikt vad gällde att förhindra dödsfall i vägtrafiken under 1950- och 1960-talen men övriga nordiska länder kom sedan ifatt (Figur 1.8).

Spridningen¹² bland de nordiska länderna är det senaste decenniet betydligt mindre än på 1950- och 1960-talen. Spridningen var dock som lägst under 1980-talet och under decenniet 2000–2009.



Figur 1.8: 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 2010–2015.

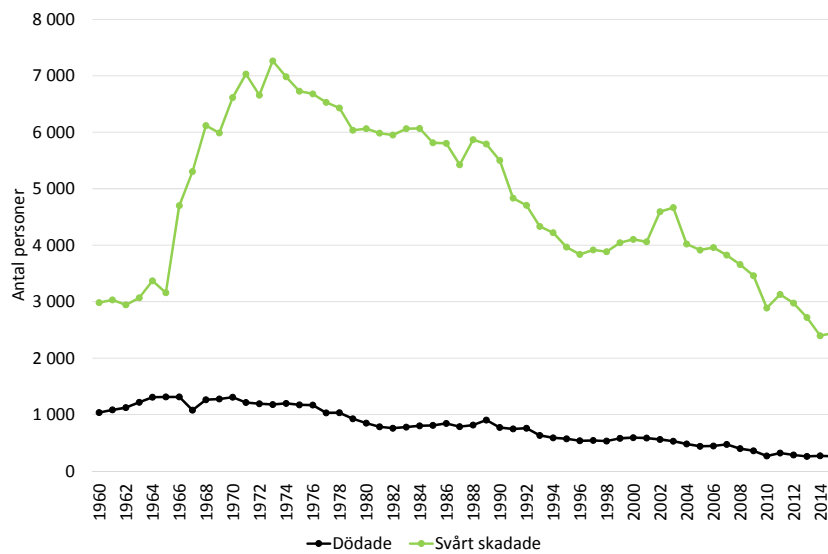
Källa: Nordiskt vägforum (www.nvfnorden.org, se Bilaga 2, Tabell 7.3).

Anm: Statistiken för alla länder utom Sverige är preliminär för året 2015.

1.3 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 1.9). Det är inte troligt att sedan 1960-talet antal svårt skadade personer per omkommen verkligen stigit från 2 till 10, såsom statistiken visar. När det gäller polisens rapportering av svårt och lindrigt skadade i vägtrafikolyckor har flera undersökningar visat att dessa uppgifter har brister. Många olyckor kommer inte till polisens kännedom och personers skadegrader felklassificeras. Dessutom har under de senaste åren polisen haft problem med registrering av olyckor och polisens närvaro vid trafikolyckor har nedprioriterats till fördel för andra uppgifter. Det finns goda skäl att anta att den officiella statistiken baserad på polisrapportering kraftigt underskattar de svårt skadade i vägtrafikolyckor.

¹² Slutsatsen följer av om man beräknar kvoten mellan max och min över tid, eller korrelationskoefficienten (standardavvikelsen dividerat med medelvärdet) över tid.



Figur 1.9: Antal omkomna och svårt skadade i vägtrafiken, år 1960–2015 enligt officiell statistik dvs. polisens rapportering.

Fokus i denna rapport ligger på de omkomna i vägtrafikolyckor. Statistiken om omkomna personer är av mycket hög kvalitet där polisens uppgifter kontrollerats mot och kompletterats av uppgifter från bland annat RMV, Socialstyrelsen och SCB.¹³

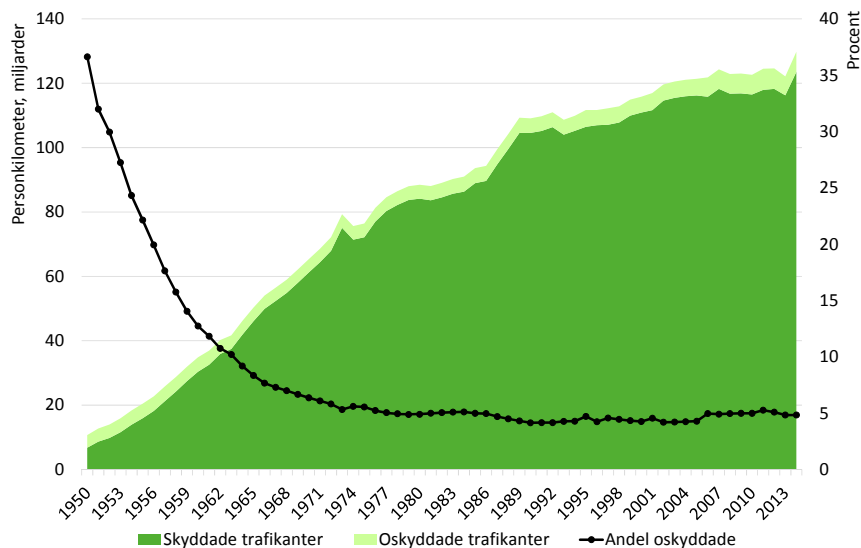
¹³ Skadade i vägtrafiken diskuteras mer ingående i *Vägtrafikskador 2013* (Trafikanalys Statistik 2014:8).

2 Omständigheter kring dödsolyckorna

I kapitlet redovisas olika omständigheter kring de omkomna i trafiken, var dödsolyckorna skett och under vilka förhållanden samt egenskaper hos de personer som omkommit.

2.1 Skyddade och oskyddade trafikanter

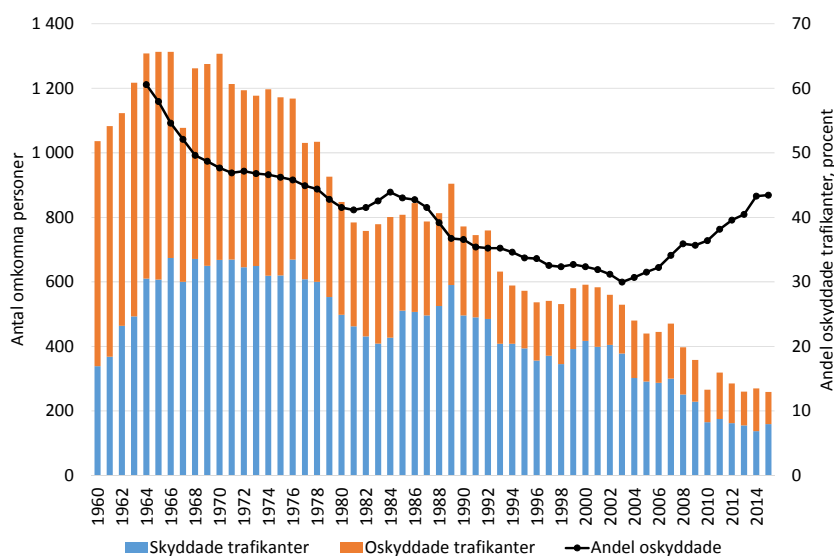
Vårt resande idag är naturligtvis väldigt annorlunda jämfört med för bara några decennier sedan. I genomsnitt reser vi mycket mer, framför allt med personbil. Trafikarbetet mätt i personkm kan delas upp på skyddade trafikanter (personbil och buss) respektive oskyddade trafikanter (MC, moped, cykel och gående). (Figur 2.1). Vårt totala resande i vägtrafikmiljö mätt i personkilometer var 2014 (senast tillgängliga år med statistik) nästan 12 gånger så stort som 1950. Resandet som *skyddad* trafikant (med personbil och buss) har artonfaldigats, medan resandet som *oskyddad* trafikant (med MC, moped, cykel och som gående) har ökat med i jämförelse blygsamma 60 procent under samma period.¹⁴ Andelen av resandet som oskyddad trafikant minskade snabbt under 1950- och 1960-talen och ligger sedan länge stabilt runt fem procent.



Figur 2.1: Resandet i vägtrafik som skyddad (personbil och buss) respektive oskyddad trafikant (motorcykel, moped, cykel eller gående), åren 1950–2014. Miljarder personkilometer (vänster axel) samt andel oskyddade trafikanter i procent (höger axel).
Källa: Transportarbete för persontrafik, se www.trafa.se/Statistik/Transportarbete.

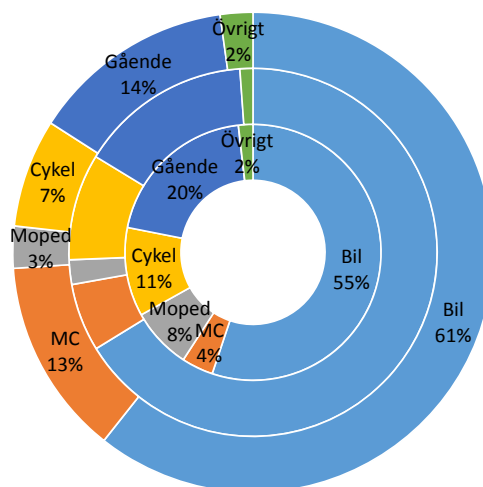
¹⁴ Befolkningen har under samma period 1950–2014 ökat med 38 procent (www.scb.se).

Totalt antal dödade personer i vägtrafiken har minskat med 75 procent sedan 1960, bland skyddade trafikanter med 53 procent och bland oskyddade trafikanter med 86 procent (Figur 2.2). Andelen oskyddade trafikanter av de dödade har under denna period minskat från över 60 procent på 1960-talet till 43 procent under 2015. Andelen oskyddade trafikanter bland de omkomna 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 2.1) och att mycket arbete lagts ned på att separera trafik med bilar från framför allt cyklister och gående. De senaste tio åren har dock andelen oskyddade trafikanter ökat igen, vilket helt förklaras av att omkomna på motorcykel inte minskat i samma utsträckning som övriga trafikantgrupper (se vidare kapitel 3).



Figur 2.2: Antal dödade skyddade respektive oskyddade trafikanter (vänster axel) samt procent oskyddade (höger axel). Åren 1960–2015.

Under de gångna decennierna har omkomna i vägtrafiken omfördelats mellan de olika trafikantgrupperna (Figur 2.3). Idag dominerar bilar stort som trafikslag bland de trafikdödade. Med bilar avses här personbilar, lastbilar och bussar där personbilarna står för en stor majoritet. Det är endast ett fåtal som omkommer i buss eller lastbil. Mopedister, cyklister och gående har minskat sina andelar sedan 1970-talet medan bilister och framför allt motorcyklister ökat sin andel.



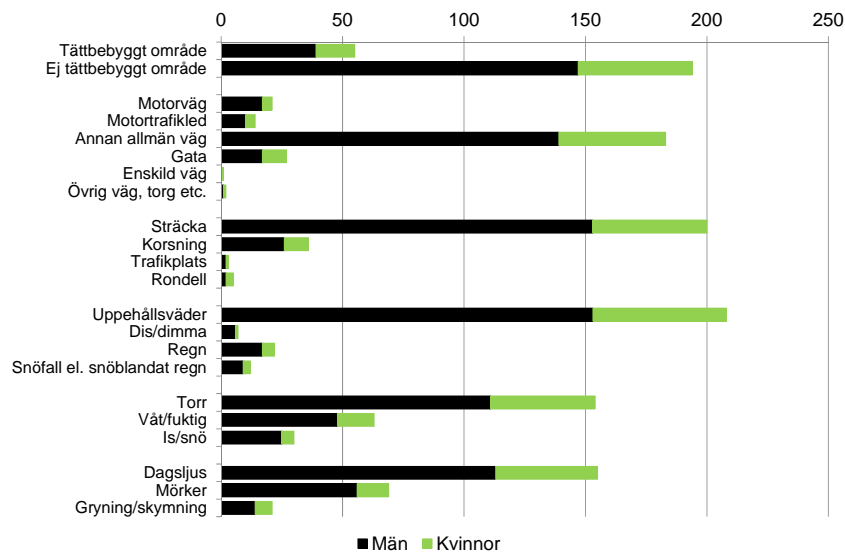
Figur 2.3: Andel av de dödade i olika trafikantkategorier, 1970-talet (inre cirkeln), 1990-talet (mellersta cirkeln) respektive perioden 2006–2015 (yttre cirkeln).

Anm: Trafikslaget "övriga" består av till exempel traktorer, snöskotrar och hästekipage.

Som sagts ovan reser vi idag bara runt 5 procent av våra resta kilometer i vägtrafikmiljö som oskyddade trafikanter, medan de oskyddade trafikanterna utgjorde hela 43 procent av de omkomna under 2015. Risken att dödas per rest kilometer är med andra ord mångdubbelt större som oskyddad trafikant (se vidare om risk i avsnitt 3.2).

2.2 Olycksplats

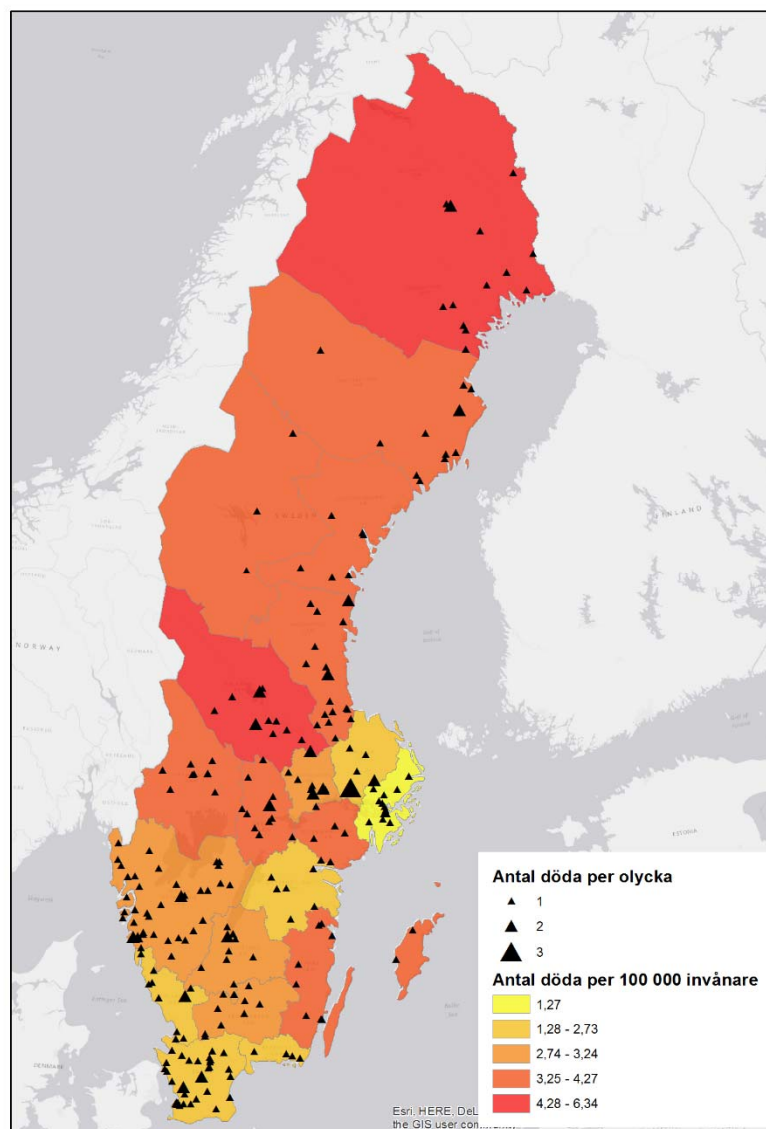
Av de dödade som omkom under 2015 förolyckades 79 procent utanför tätbebyggt område. Majoriteten av dödsfallen sker vid uppehållsväder, på torr vägbanan och i dagsljus (Figur 2.4). Observera att vi inte vet något om hur mycket människor exponerar sig för risk i vägtrafiken under motsvarande förhållanden.



Figur 2.4: Fördelning av omkomna personer i vägtrafikolyckor efter omständigheter kring olyckan. Antal män respektive kvinnor år 2015.

Anm: Kategorin "uppgift saknas" exkluderas i figuren.

Under 2015 inträffade 240 *dödsolyckor* det vill säga olyckor där minst en person omkom och eventuellt några också skadades, svårt eller lindrigt. Som mest omkom tre personer i samma olycka (en sådan olycka inträffade) och i 14 olyckor omkom två personer vardera. I övriga olyckor, 92 procent av olyckorna, omkom en person. (Figur 2.5)

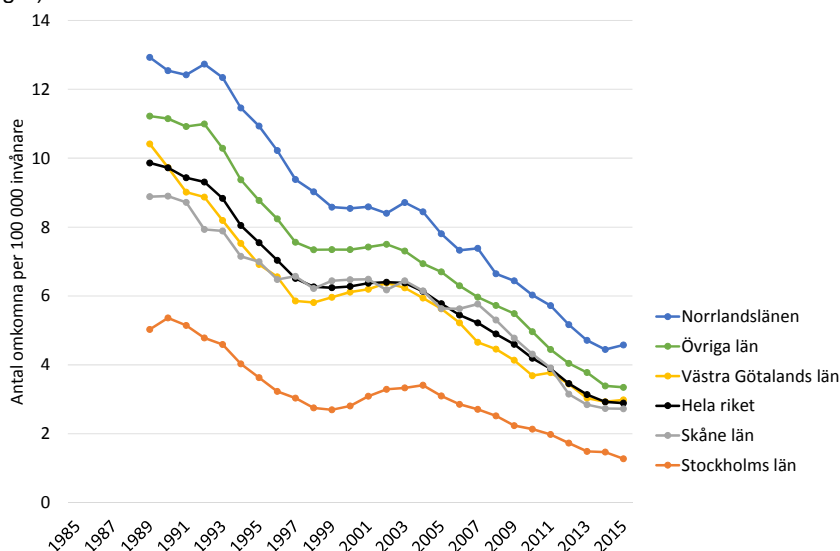


Figur 2.5: Antal dödade i vägtrafikolyckor per 100 000 invånare i länen, genomsnitt för åren 2011–2015, samt plats och antal omkomna i de enskilda olyckorna året 2015.

I riket omkom 2,6 personer per 100 000 invånare i vägtrafiken under 2015 och detta dödstal har minskat med 73 procent sedan 1985 och har minskat i samtliga län.¹⁵ Variationen mellan länen är dock stor om man mäter antalet trafikdödade i förhållande till länets befolkning (Figur 2.5). Län med höga dödstal de senaste tio åren är Norrbotten följt av Värmlands och Jämtlands län. Länen med allra lägst antal dödade i förhållande till befolkningen är Stockholms län följt av Blekinge och Östergötlands län. För den senaste tioårsperioden var antalet omkomna per invånare nästan fyra gånger så stort i Norrbottens län som i Stockholms län.

¹⁵ Se Bilaga 2, Tabell 6.4.

Stockholms län utmärker sig med allra lägst dödstal medan de två andra storstadslänen Skåne och Västra Götaland utvecklats väldigt nära riket som helhet (Figur 2.6). Norrlandslännen ligger hela den visade perioden långt över riksgenomsnittet. Storstadskommunerna Stockholm, Göteborg och Malmö har samtliga betydligt lägre dödstal än deras respektive län som helhet (syns ej i figur).



Figur 2.6: Antal omkomna per 100 000 invånare per län. Fem års glidande medelvärde åren 1989-2015.

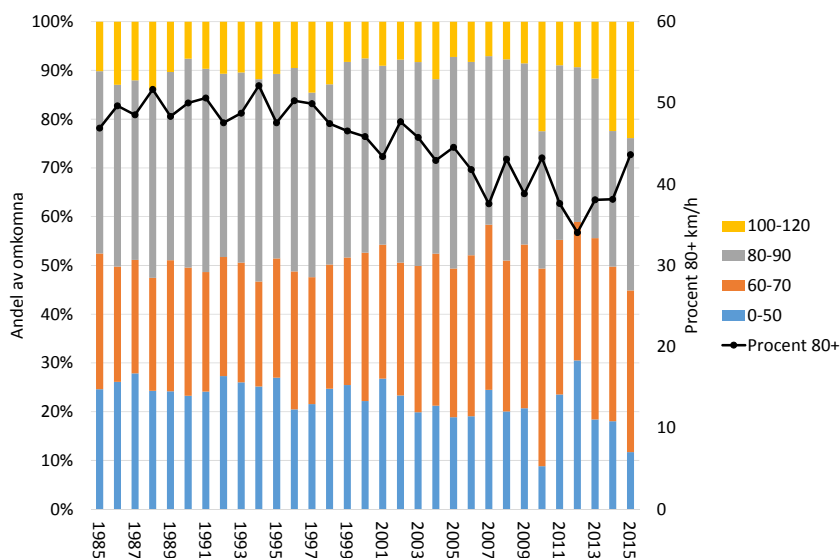
Vad mer specifikt är det i länen med hög/låg befolkningstäthet som kan förklara de låga/höga dödstalerna? Vi har sett i tidigare årsrapporter om vägtrafikskador att län med hög befolkningstäthet, mindre bilåkande och mer kollektivtrafikåkande också har lägre antal omkomna per invånare. Samtidigt har län med låg täthet, mer bilåkande och mindre kollektivtrafikåkande höga dödstal. Det är också ett faktum att befolkningstäthet, mängd bilåkning och kollektivtrafikutbud/användning är starkt korrelerade med varandra. Befolkningstäthet kan också vara korrelerad med en mängd andra faktorer som vägkvalitet, polistäthet, befolkningens åldersstruktur, etnicitet, utbildningsnivå, attityder, alkoholförekomst i trafiken, hastighet på vägarna och en rad andra mer eller mindre svårsmätbara faktorer med betydelse för trafiksäkerheten. En europeisk studie av skillnader i regionala dödstal i trafiken konstaterar att befolkningstäthet kan fånga en mängd olika strukturella skillnader varav vissa inte helt enkelt kan påverkas med politiska åtgärder.¹⁶

2.3 Vägtyp och hastighet

De allra flesta som omkommer i vägtrafiken åker vid olyckstillfället på så kallad *annan allmän väg*, runt 70 procent (Figur 2.4). Knappt 10 procent har omkommit på motorväg eller motortrafikled. De vanligaste hastighetsgränserna för

¹⁶ Se vidare diskussion om regionala faktorer och skillnader i dödstal i *Vägtrafikskador 2012* (Trafikanalys Statistik 2013:9).

trafikdödade under 2015 var 70 km/h (30 procent av de omkomna), 90 km/h (18 procent) och 50 km/h (13 procent). De flesta omkomna färdades på vägar med en hastighetsgräns på 70–90 km/h och det är få som omkommer på vägar med hastighetsgräns 100 km/h eller högre. (Figur 2.7)

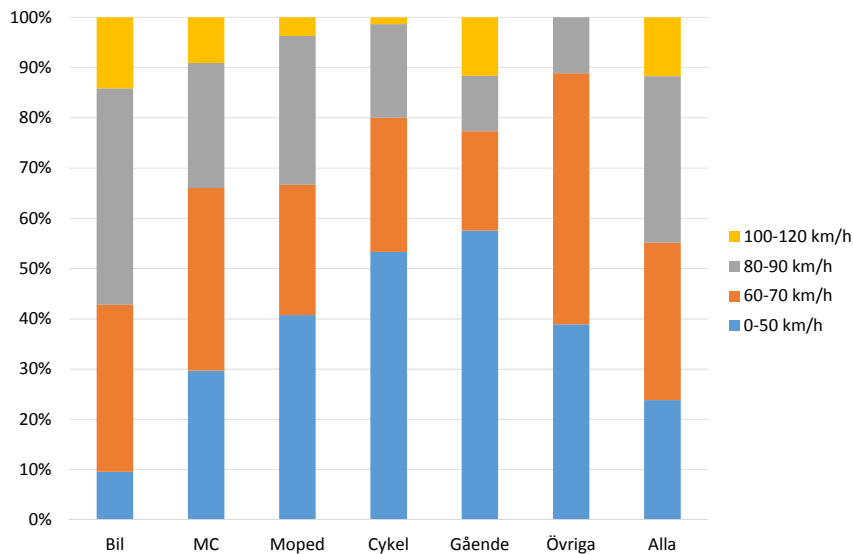


Figur 2.7: Procent av totalt antal dödade efter vägens hastighetsgräns, samt andel i procent på vägar med 80 km/h eller högre gräns. Åren 1985–2015.

En indikator som används för att mäta hur säker vägtrafiken är mäter trafikarbete på statliga vägar med över 80 km/h som hastighetsgräns som utförs på *mötesseparerad väg*. 2015 var andelen med säker trafik i detta avseende 73 procent och 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, mitträffling, korsningsåtgärder och åtgärder för säkrare cykling.¹⁷

Väldigt få omkommer där man får köra 100 km/h eller snabbare: drygt 10 procent. De oskyddade trafikanterna omkommer på vägar med lägre hastigheter. Ungefär hälften av omkomna cyklister och gående gör detta i olyckor vid hastighetsgränser på 50 och lägre. (Figur 2.8)

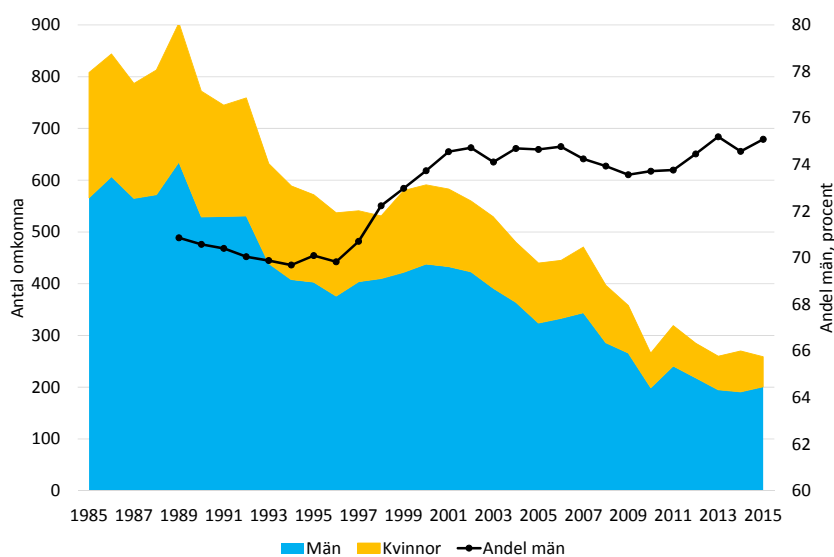
¹⁷ Se *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2015 - målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020* (Trafikverket, Publikationsnummer 2016:077)



Figur 2.8: Fördelning av omkomna i olika trafikantgrupper efter hastighetsgräns vid olycksplatsen. Totalt för åren 2011–2015.

2.4 Kön

Under 2015 omkom alltså 259 personer i den svenska vägtrafiken. Av de omkomna var 201 män och 58 kvinnor, det vill säga 78 procent var män. Totalt har antalet dödade minskat med 68 procent under perioden 1985–2015, med en minskning på 64 procent bland männen och 76 procent bland kvinnorna. Männen andel av de dödade har under samma period ökat från runt 70 procent till 75 procent. (Figur 2.9)



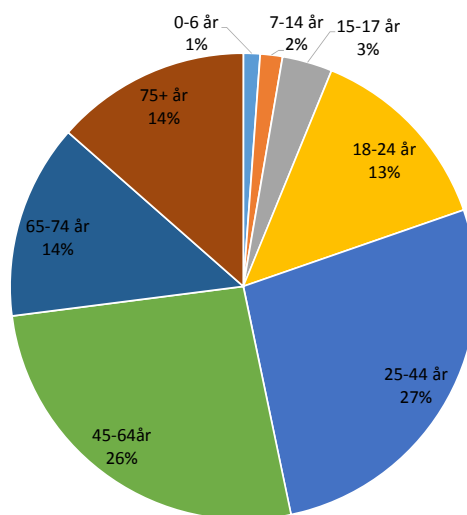
Figur 2.9: Antal dödade män och kvinnor samt andel män i procent av de dödade. Åren 1985–2015.

Anm: Andel män visas som 5 års glidande medelvärde. Observera att höger y-axel inte börjar på noll.

Männen står för mer än hälften av resandet i vägtrafikmiljö, ungefär 59 procent, men således inte så mycket som deras andel av de omkomna (runt 75 procent).¹⁸ Detta betyder att män är överrepresenterade bland de trafikdödade även när hänsyn tas till färdlängd. Männens risk beräknad som antal omkomna per km i vägtrafikmiljö är mer än dubbelt så hög som kvinnors.

2.5 Ålder

Av dem som dödades i vägtrafiken under 2015 var 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 2.10)

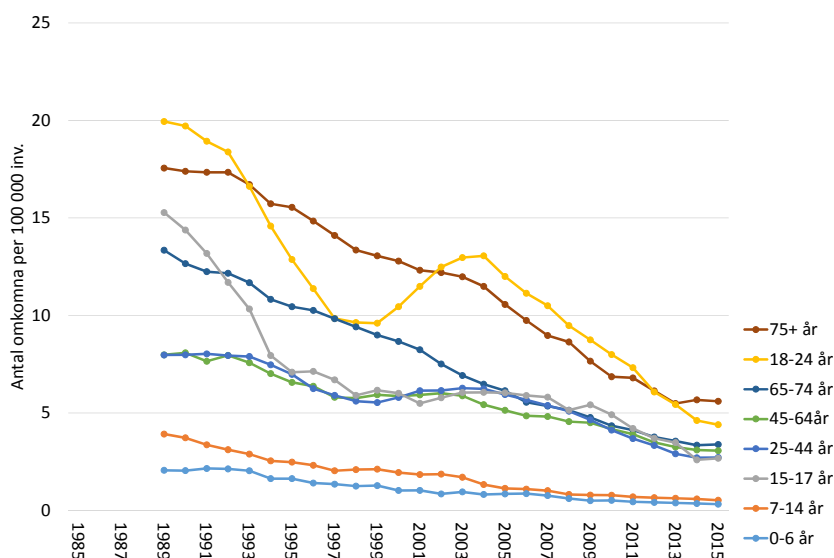


Figur 2.10: Fördelningen av antal dödade i vägtrafiken per åldersgrupp. År 2015.

Antal omkomna i vägtrafikskador i en viss åldersgrupp i relation till befolkningen i samma åldersgrupp, är ett mått på *risk* att omkomma i trafiken för åldersgruppen ifråga. Risker för alla åldersgrupper har minskat mycket åren 1985–2015 (Figur 2.11). Under perioden har antal omkomna per 100 000 i befolkningen totalt minskat med 73 procent. Åldersgrupperna formerar sig i tre grupper vad gäller risk: högst risk har grupperna 18–24 år samt 75 år och äldre, lägst risk har de yngsta (0–14 år) medan övriga åldersgrupper placerar sig däremellan.

¹⁸ Detta enligt den nationella resvaneundersökningen (se *Vägtrafikskador 2013*, Trafikanalys statistik 2014:8).

Om man istället relaterar antal omkomna till resta km i vägtrafikmiljö är risken för unga vuxna (18-24 år) ungefär dubbelt så stor som för övriga befolkningen och för de allra äldsta (75+) hela fyra gånger så stor.¹⁹



Figur 2.11: Risk mätt som antal dödade i olika åldersgrupper i förhållande till befolkningen i motsvarande grupp. Antal dödade per 100 000 invånare. 5 års glidande medelvärde för åren 1989–2015.

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

2.6 Årstid

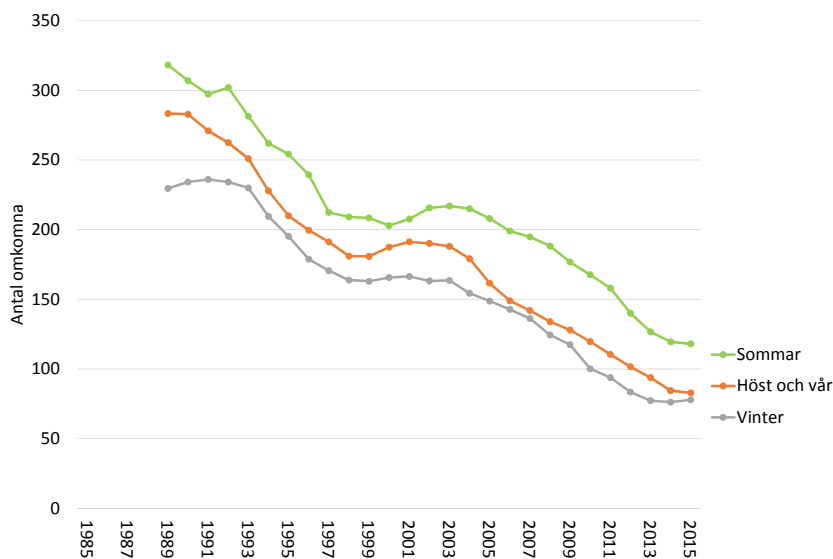
Under 2015 omkom flest personer under juni och september månad (31 respektive 30 personer). Lägst antal omkom i januari och april (13 personer vardera). Under perioden 1985–2015 har flera olika månader växlat mellan att ha flest omkomna. December månad har till exempel varit både den minst och den mest dödsdrabbade månaden under enskilda år. Den minst dödsdrabbade månaden respektive år infaller oftast i början av året (januari–april) medan juli oftast är månaden med flest omkomna, med juni på andra plats. För att lättare kunna illustrera när under året människor omkommer i vägtrafiken har vi delat in året i tre "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 2.12). De årliga fluktuationerna är dock stora och årstiderna har under den visade perioden flera gånger bytt plats i rangordningen. Fem års glidande medelvärde visas därför för att tydliggöra trenden. Som genomsnitt under hela perioden 1985–2015 har 39 procent

¹⁹ Se *Vägtrafikskador 2012* (Trafikanalys statistik 2013:9, Figur 3.25).

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 2.12 var sommarens andel av dödsfallen 38 procent och de sista tio åren inföll 42 procent under sommaren. Vinterns andel har varit stabil över tid medan dödsfallen under höst/vår följaktligen minskat.



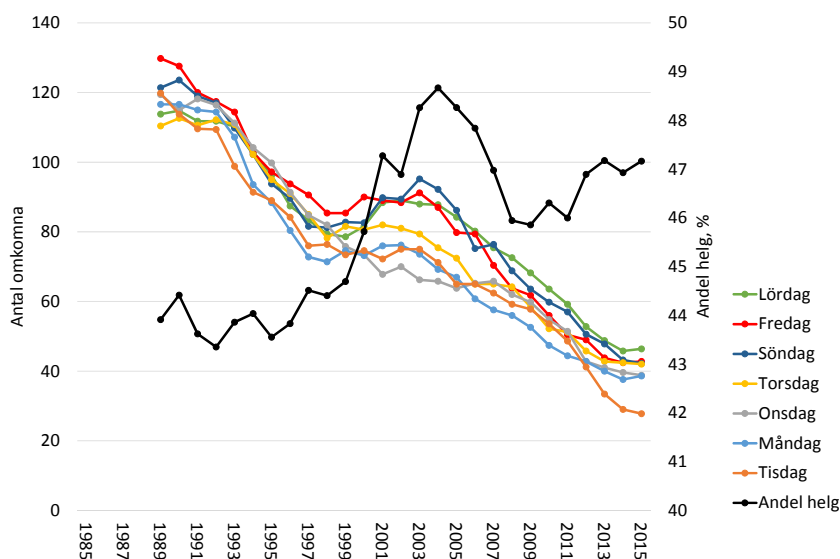
Figur 2.12: Antal omkomna i vägtrafiken efter årstid. 5 års glidande medelvärde för åren 1989–2015.

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

2.7 Veckodag

Flest dödsfall i trafiken under de senaste fem åren²⁰ har skett på lördagar följt av söndagar medan lägst andel av dödsfallen sker på tisdagar (Figur 2.13).

²⁰ Eftersom de årliga fluktuationerna är stora visar vi fem års glidande medelvärden.



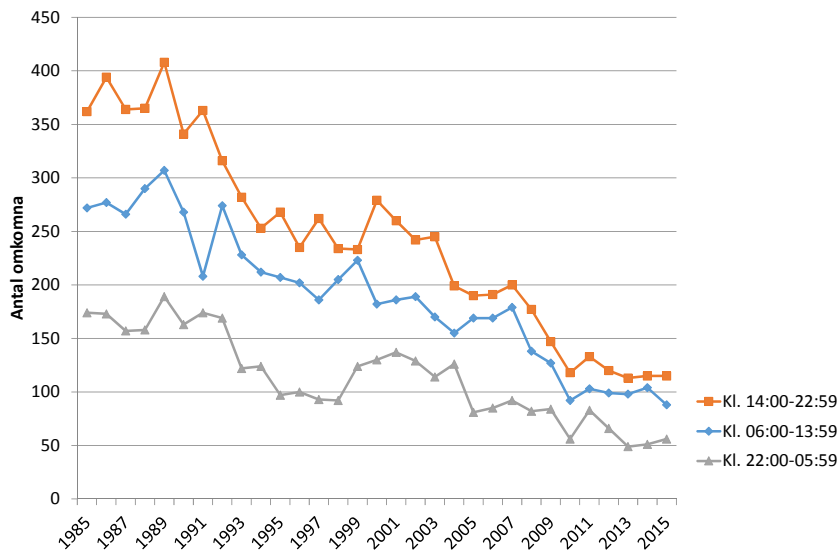
Figur 2.13: Antal omkomna personer i vägtrafiken per veckodag samt andel helg (fredag-söndag) i procent. 5 års glidande medelvärde för åren 1989–2015.

Anm: Observera att höger y-axel inte börjar på noll.

Det finns en tendens att helgernas andel av de trafikdödade ökar under den visade perioden, från runt 42 procent i början av visad period till 47 procent i slutet av den (5 års glidande medelvärden). Under 2015 omkom 49 procent av alla under helgerna (fredag-söndag). Fredagen har under den visade perioden gått från att vara den vanligaste olycksdagen till att bli den näst vanligaste efter lördag. Intressant är att torsdagarna börjar närma sig fredag-söndag med allt större del av de omkomna. Även lördagarna har ökat sin andel under visad period medan tisdagarna minskat i andel av de omkomna. Fluktuationerna från år till år är stora och årliga dödstal per veckodag bör tolkas med försiktighet.

2.8 Tid på dygnet

De flesta som dödas i vägtrafikolyckor omkommer i olyckor som inträffar under eftermiddag/kväll. I genomsnitt under perioden 1985–2015 omkom 44 procent under eftermiddag/kväll, 35 procent under förmiddag/lunch, och 21 procent under natt och tidig morgon. Andelarna har varit stabila under hela perioden (Figur 2.14).

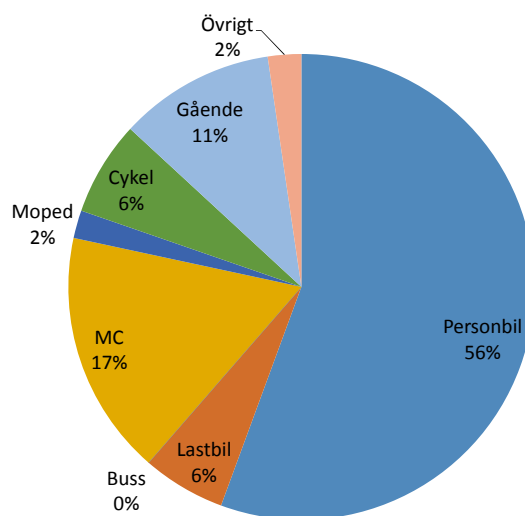


Figur 2.14: Antal dödade personer vid vägtrafikolyckor under olika tider på dygnet. 5 års glidande medelvärde för åren 1989–2015.

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 Omkomna i olika trafikantgrupper

Av dem som omkom under 2015 var drygt hälften – 56 procent – personbilar (Figur 3.1). Därefter följer i storleksordning motorcyklister (17 procent), gående (11 procent), cyklister (6 procent), åkande i buss eller lastbil (6 procent) samt mopedister (2 procent).²¹

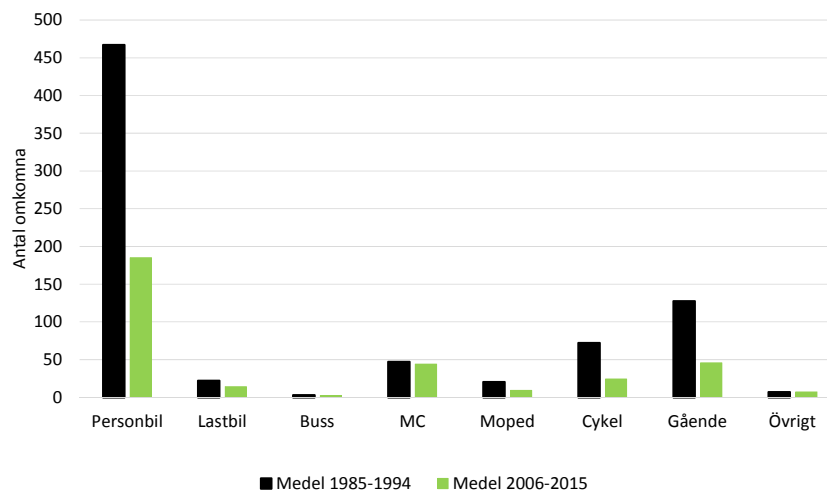


Figur 3.1: Fördelning av de omkomna per trafikantgrupp. År 2015.

Antal omkomna i vägtrafiken totalt minskade mellan åren 1985 och 2015 från 808 till 259 personer, en minskning med 68 procent (Figur 3.2). Om vi jämför det första och sista decenniet under visad period så har antal omkomna i de stora trafikantgrupperna minskat. Omkomna personbilar har minskat med 60 procent, cyklister med 66 procent och gående 64 procent. Antalet omkomna mopedister har minskat med 54 procent. Dock har antal motorcyklister under samma period inte minskat utan snarast legat konstant, särskilt under det sista decenniet (se vidare avsnitt *De oskyddade trafikanternas andel av de omkomna* har ökat det senaste decenniet och det förklaras helt av att motorcyklister ökar sitt antal och sin andel av de trafikdödade. De oskyddade trafikanterna beskrivs nedan i fallande grad av "motorisering": motorcyklister, mopedister, cyklister och gående.

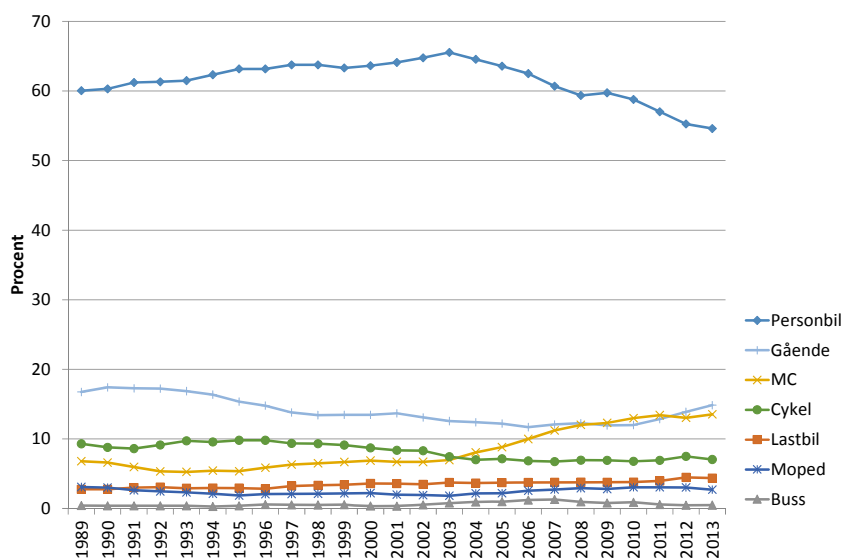
Motorcyklister nedan).

²¹ Förutom trafikantgrupperna ovan finns en kategori "övrigt" som inkluderar bland annat traktorer, ryttare och okända motorfordon. Den utgör någon enstaka procent av de omkomna.



Figur 3.2: Antal omkomna i genomsnitt per år perioden 1986–1995 respektive 2006–2015.

Som vi såg i Figur 2.2 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 3.3 trafikantgruppernas andel i procent av de omkomna, som fem års glidande medelvärden.



Figur 3.3: Fördelning av de omkomna per trafikantgrupp. Procent, fem års glidande medelvärden. Åren 1989–2015.

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.

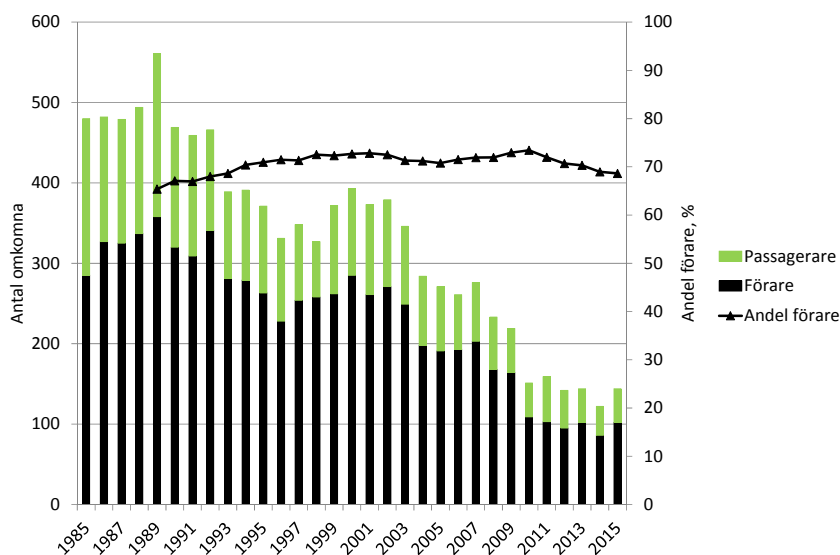
Nedan går vi igenom de olika trafikantgrupperna bland de omkomna. Vi börjar med de skyddade trafikanterna: personbilister samt personer i buss och lastbil.

Därefter beskrivs motorcyklister, mopedister, cyklister och slutligen gående. Förutom dessa trafikantgrupper finns en kategori "övriga" som inkluderar bland annat traktorer, ryttare och okända motorfordon. Den utgör någon enstaka procent av de omkomna och består av traktorer och ryttare.

Skyddade trafikanter

Personer som reser i personbil, buss eller lastbil brukar sammantaget kallas för skyddade trafikanter. De skyddade trafikanterna utgjorde 61 procent av de omkomna under 2015 (Figur 3.1) och de allra flesta av dessa var personbilster.

Personbilisternas andel av alla omkomna har sedan 1985 legat ganska stabilt runt 60 procent. Man kan dock på senare år se en minskande trend för personbilisternas andel (Figur 3.3). Av omkomna personbilster ligger andel förare runt 70 procent under hela perioden, med en viss minskning senaste decenniet. (Figur 3.4)



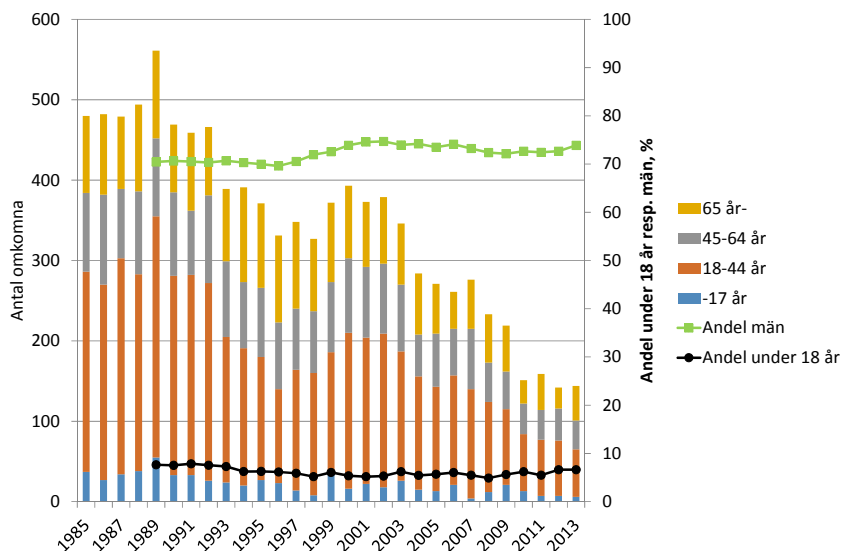
Figur 3.4: Antal omkomna personbilster, förare respektive passagerare, samt andel förare i procent. Åren 1985–2015.

Anm: Andel förare visas med 5 års glidande medelvärde.

Männen står för större delen av de omkomna personbilisterna, 72 procent i genomsnitt under hela perioden som visas (Figur 3.5), dvs. ungefär samma andel som män har bland samtliga omkomna (jämför Figur 2.9). Under hela perioden är åldersgruppen 18–44 år störst bland de omkomna med i genomsnitt 48 procent av dödsfallen medan personer 65 år och äldre utgjorde 23 procent.

Allt färre barn under 18 år omkommer i bil. Under 2015 omkom 4 barn i personbil, att jämföra med nära nog 40 barn per år i slutet av 1980-talet. Under visad period har barnens andel av dem som omkommer i personbil mer än halverats: från drygt 7 procent till drygt 3 procent. Lag om bilbälte i baksätet kom

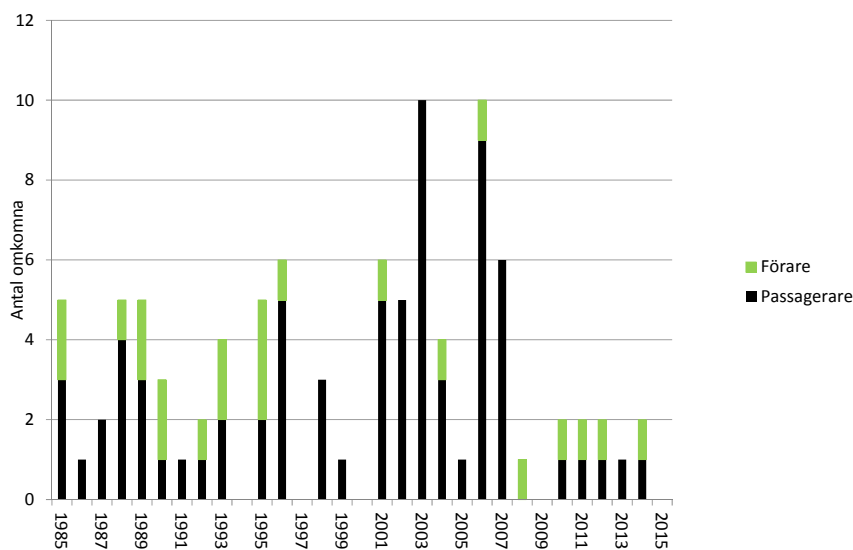
för vuxna 1986 och lag om bilbälte/skyddsanordning i baksäte för barn 1988. Lag om bilbälte i framsätet infördes 1975.²²



Figur 3.5: Antal omkomna personbilister efter ålder samt andel män. Åren 1985–2015.

Anm: Andel män och andel under 18 år visas med 5 års glidande medelvärde.

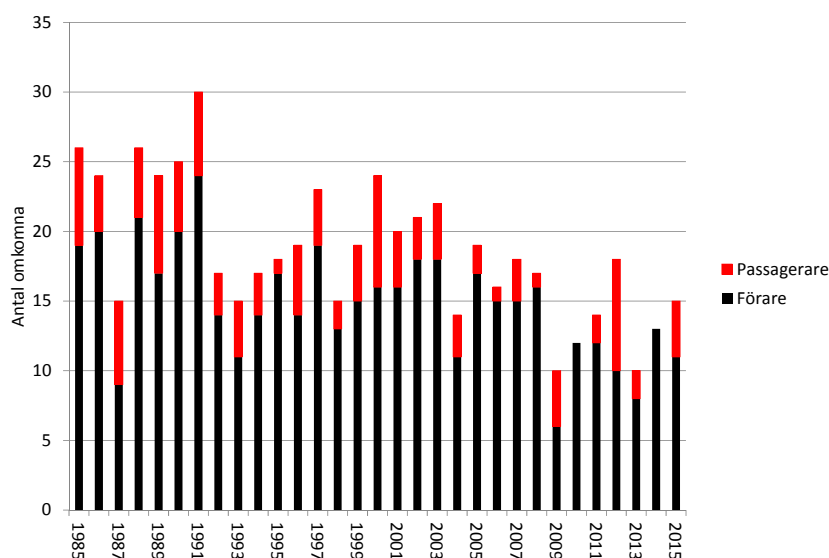
Personbilarna utgör den allra största delen av de skyddade trafikanterna men därtill räknas också buss och lastbil. Under 2015 omkom ingen alls i buss och det har funnits några år med noll dödade i buss, medan det högsta antalet omkomna i buss under perioden var 10 personer (både år 2003 och 2006). Under hela perioden 1985–2015 omkom 95 personer i buss, vilket ger ett genomsnitt på 3 personer per år. De flesta som omkommer i buss är passagerare, men totalt antal omkomna i buss är alltså väldigt få, under 2015 och vissa andra år noll (Figur 3.6).



²² Se lista med viktiga lagändringar och reformer av vikt för trafiksäkerheten i *Vägtrafikskador 2013* (Trafikanalys Statistik 2014:8).

Figur 3.6: Antal omkomna i buss, uppdelat på passagerare och förare. Åren 1985–2015.

Under 2015 omkom 15 personer i lastbil: 5 i tung lastbil, 9 i lätt lastbil och 1 person i okänd lastbil. Av de 15 omkomna var 2 kvinnor och 13 män, 4 var passagerare och övriga 11 således förare. Antal omkomna i lastbil var i genomsnitt 18 personer per år under perioden 1985–2015, med en minskande trend över åren (Figur 3.7). Uppgift om lastbilen är tung eller lätt finns endast fr.o.m. 2003. Under perioden 2003–2015 har lastbilar vars förare och/eller passagerare omkommit varit till en tredjedel tunga lastbilar och således två tredjedelar lätta lastbilar.²³



Figur 3.7: Antal omkomna i lastbil, uppdelat på förare och passagerare. Åren 1985–2015.

De oskyddade trafikanternas andel av de omkomna har ökat det senaste decenniet och det förklaras helt av att motorcyklister ökar sitt antal och sin andel av de trafikdödade. De oskyddade trafikanterna beskrivs nedan i fallande grad av "motorisering": motorcyklister, mopedister, cyklister och gående.

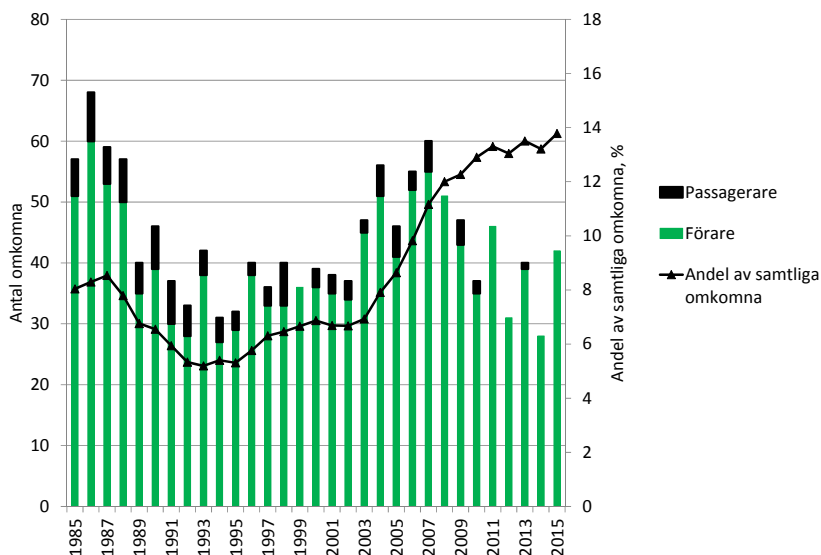
Motorcyklister

Under 2015 omkom 44 motorcyklister, vilket var 17 procent av alla omkomna på väg. 44 personer är också genomsnittliga antalet omkomna motorcyklister per år sedan 1985. Motorcyklisternas andel bland de omkomna år 2015 var alltså 17 procent medan deras andel för 15 år sedan var 6–7 procent och så låg som 5 procent i början av 1990-talet. (Figur 3.8)

Den övervägande majoriteten av motorcyklister som dör i trafiken är förare: 89 procent över hela den visade perioden. Åren 1999, 2008, 2011 och 2012 var samtliga omkomna motorcyklister förare. Det är tydligt att antal omkomna MC-

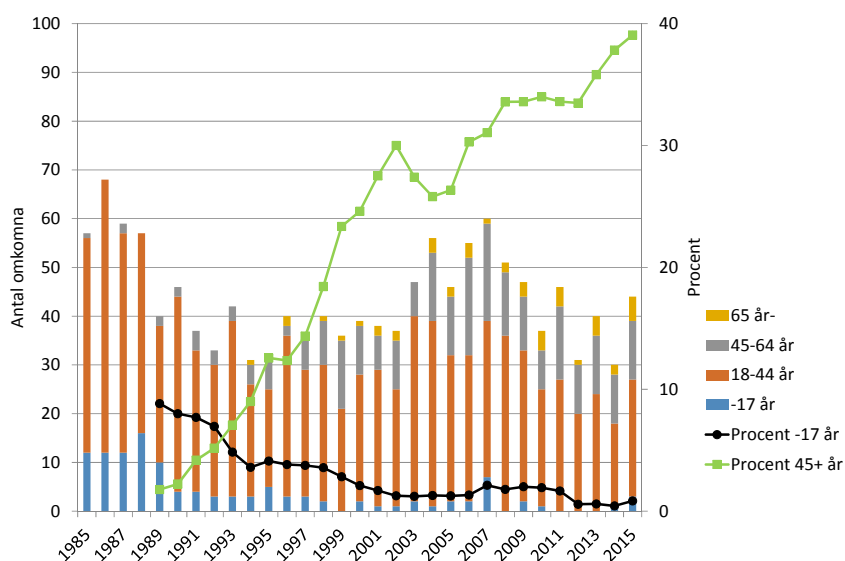
²³ Vissa lastbilar anges med okänd vikt och inkluderas då bland lätta lastbilar.

passagerare minskar, bland annat för att fler och fler kör egen MC snarare än färdas som passagerare.



Figur 3.8: Antal omkomna motorcyklister, förare respektive passagerare (vänster y-axel) och andel motorcyklister av samtliga omkomna (höger y-axel). Åren 1985–2015.

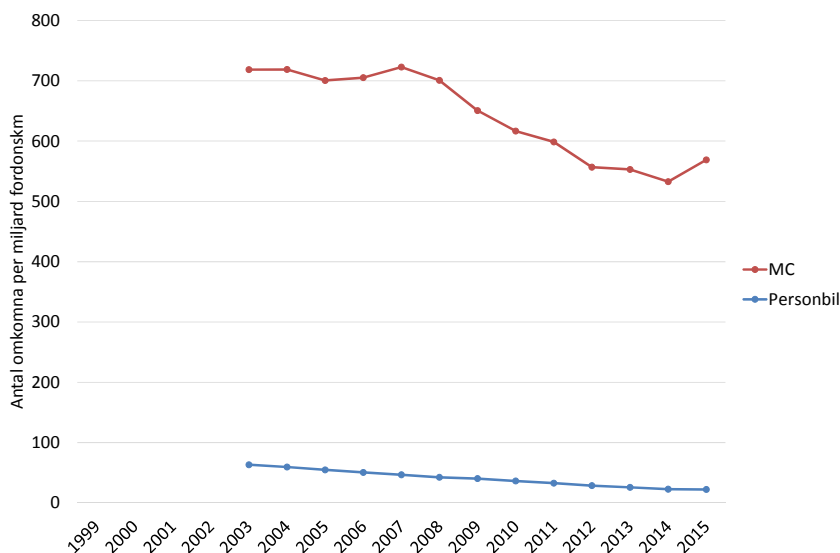
Andelen av de omkomna motorcyklister som är under 18 år har gått från över 20 procent i slutet av 1980-talet till ett par procent de senaste åren och ingen alls åren 2011–2013. När de yngsta försvunnit bland dem som omkommit på motorcykel, har istället medelålders och äldre tillkommit. Under 2015 var gruppen 45 år och äldre 39 procent av de omkomna medan så gamla personer knappt syns i staplarna från slutet av 1980-talet. Männen står för de allra flesta dödsfallen på motorcykel, i genomsnitt 91 procent under den visade perioden. Under 2015 var 41 av 44 omkomna motorcyklister män.



Figur 3.9: Antal omkomna motorcyklister efter ålder (vänster y-axel) och procent under 18 år resp. 45 år och äldre (höger y-axel). Åren 1985–2015.

Anm: Procent i de två visade åldersgrupperna har beräknats som 5 års glidande medelvärden.

Motorcyklisternas andel av alla omkomna har dubblerats sedan år 2000. En "förklaring" är att antalet motorcyklar i trafik har ökat (+16 procent) men däremot har totalt körd sträcka för dessa MC *minskat* (-15 procent). Den genomsnittliga körsträckan per fordon minskade för personbil (-5 procent) och minskade än mer för MC (-26 procent).²⁴ Det finns alltså fler MC i trafik jämfört med år 2000 men de kör tillsammans färre km och således färre km vardera. Beräknar vi antal omkomna per miljarder fordons km, för personbil respektive MC, var "risken" för MC 11 gånger högre år 2000 och idag 30 gånger högre än för personbil. Även om risken för MC minskat de senare åren så har den minskat mer för personbil. (Figur 3.10)



Figur 3.10: Antal omkomna i personbil respektive MC per miljard fordonskm enligt mätarställningar (kontrollbesiktningen). 5 års glidande medelvärde, åren 2003–2015.

Källa: För tidserier över körsträckor se Trafikanalys hemsida

<http://www.trafa.se/globalassets/statistik/tidsserier/korstrackor-svenskregistrerade-fordon.xls>

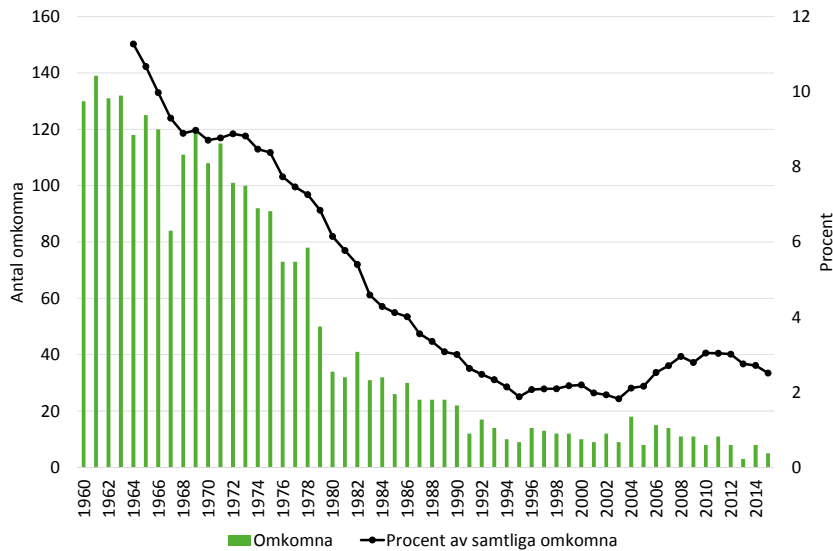
Anm: Körsträckor för MC finns endast t.o.m. 2014 så 2014 års siffra används även för 2015.

Mopedister

Mopedisterna är en liten trafikantgrupp bland de omkomna och dessutom en minskande grupp. Under 2015 omkom 5 mopedister, vilket var knappt 2 procent av alla omkomna. 5 mopedister är den näst lägsta siffran under alla år som statistik över omkomna mopedister finns att tillgå. Vi visar antal omkomna mopedister ända från 1960, eftersom mopedister är den trafikantgrupp som minskat allra mest i antal omkomna sett över en lite längre period (Figur 3.11).

²⁴ Se officiell statistik för fordon på www.trafa.se/sv/Statistik/Vagtrafik/Fordon/ Körsträckor för MC finns endast t.o.m. 2014 (uppgifter för 2015 publicerats i september 2016).

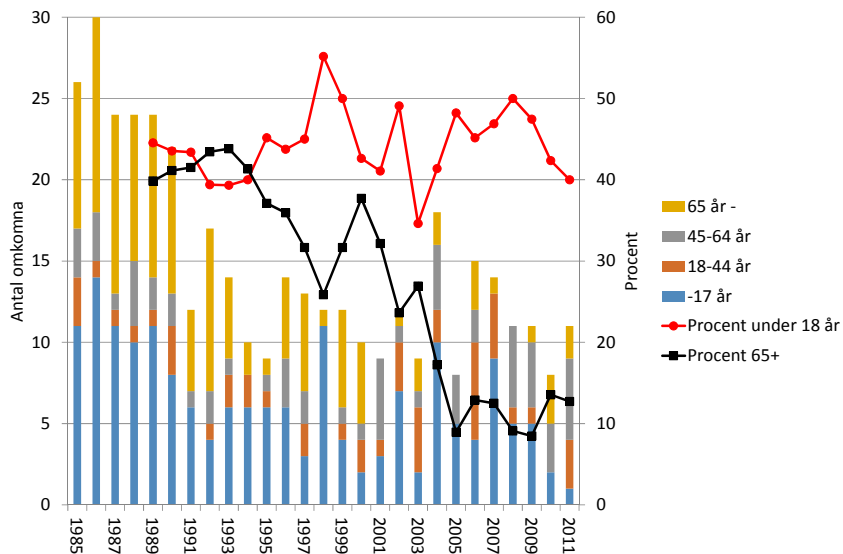
Av dem som omkommer på moped är majoriteten män: 90 procent perioden 1985–2015 (syns ej i figur).



Figur 3.11: Antal omkomna mopedister, män respektive kvinnor (vänster y-axel) samt mopedisternas andel av samtliga omkomna i procent (höger y-axel). Åren 1960–2015.

Anm: 5 års glidande medelvärde används för andel av alla omkomna.

Antal omkomna mopedister är få och därför är de årliga variationerna för olika åldersgrupper stor. För hela den visade perioden är ungefär 40 procent under 18 år. Av dem som dött på moped under perioden var i genomsnitt 42 procent barn och ungdomar under 18 år. Andel ålderspensionärer som omkommer på moped har minskat snabbt från runt 40 procent på 1980-talet till nu runt 10 procent.

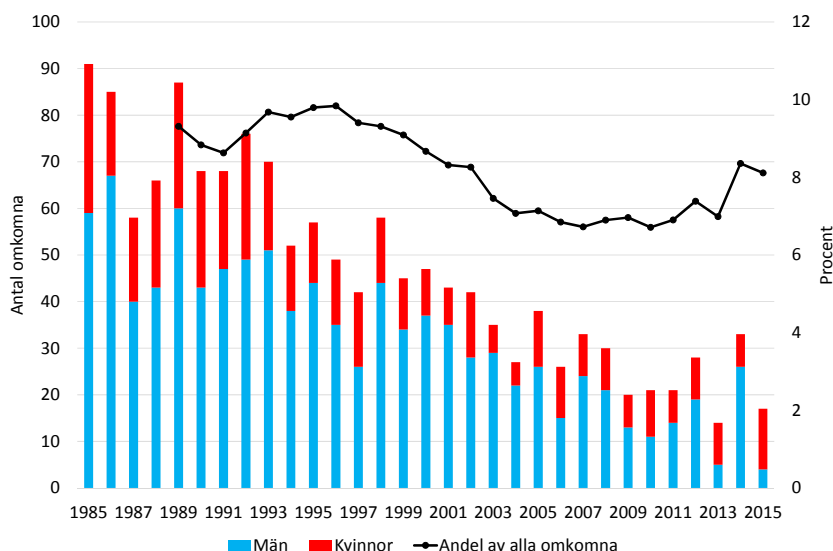


Figur 3.13: Antal omkomna mopedister per åldersgrupp (vänster y-axel) samt andel under 18 år resp. 65+ år i procent (höger y-axel). Åren 1985–2015.

Anm: 5 års glidande medelvärde används för andel under 18 år respektive 65+.

Cyklister

Under 2015 omkom 17 cyklister, vilket var 6 procent av alla omkomna. 17 cyklister är den näst lägsta siffran sedan statistik över omkomna cyklister började föras. Antal omkomna cyklister minskar medan deras andel av alla omkomna minskade fram till runt år 2005 för att då plana ut och till och med öka senare år (Figur 3.11).



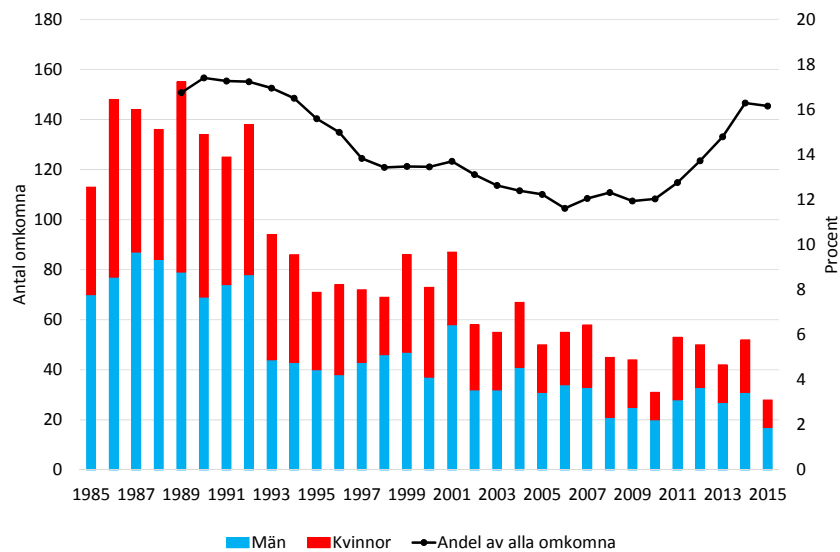
Figur 3.12: Antal omkomna cyklister, män respektive kvinnor (vänster y-axel) samt mopedisternas andel av samtliga omkomna i procent (höger y-axel). Åren 1985–2015.

Anm: 5 års glidande medelvärde används för andel av alla omkomna.

Av de 17 omkomna cyklisterna 2015 var 13 män och 4 kvinnor och samtliga var 19 år och äldre, det vill säga inga barn eller ungdomar omkom på cykel under året. (se vidare avsnitt 3.1 om *skadade* cyklister som ökar).

Fotgängare

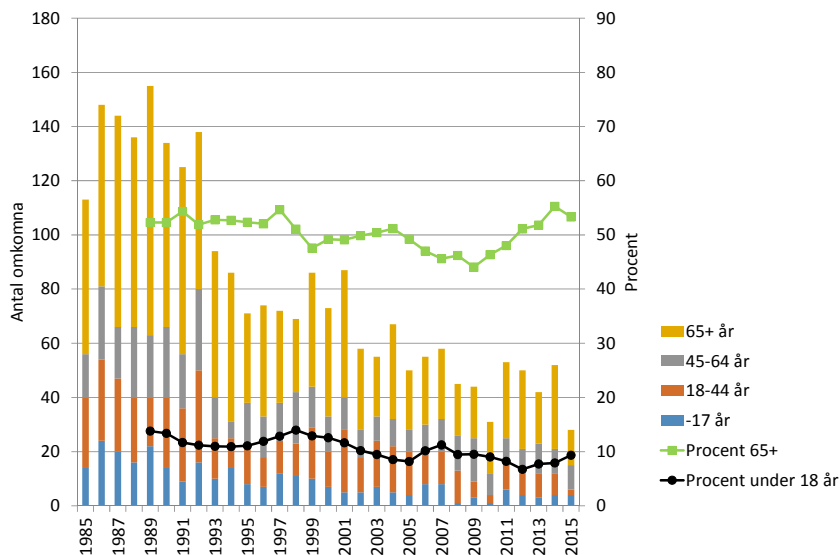
Under 2015 omkom 28 fotgängare vilket var 11 procent av alla omkomna. 28 omkomna fotgängare är den allra lägsta siffran sedan statistik över omkomna fotgängare i vägtrafik började föras. I början av 1960-talet omkom lika många fotgängare som det idag *totalt* omkommer i vägtrafiken. Fotgängarnas antal och andel bland de omkomna har minskat stadigt. På 1960-talet utgjorde de en fjärdedel av alla omkomna, medan samma andel på senare tid varit så låg som 10 procent vissa år, med en viss ökning de senaste åren. (Figur 3.13)



Figur 3.13: Antal omkomna gående (vänster y-axel) och gående i procent av alla omkomna i vägtrafiken (höger y-axel). Åren 1985–2015.

Anm: 5 års glidande medelvärde används för andel av alla omkomna.

Av dem som dött i vägtrafiken som fotgängare under åren 1985–2015 har i genomsnitt 56 procent varit män, där andelen män varierat mellan 47 och 67 procent med stora årliga variationer. Under perioden som visas har i genomsnitt hälften av omkomna gående varit 65 år och äldre och 12 procent barn (under 18 år). (Figur 3.14)



Figur 3.14: Antal omkomna gående (vänster y-axel) samt andel under 18 år resp. 65+ år i procent (höger y-axel). Åren 1985–2015.

Anm: 5 års glidande medelvärde används för andel under 18 år respektive 65+.

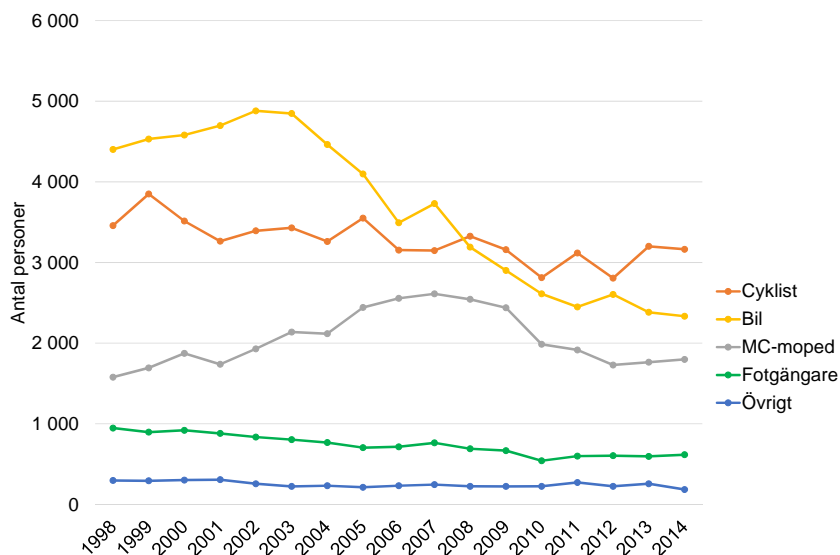
Så kallade fallolyckor eller gående singelolyckor, där gående skadas i vägtrafiken utan att något fordon är inblandat, drabbar framför allt äldre. Dessa

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.²⁵

3.1 Skadade i vägtrafiken

Vi har tidigare berört att polisens rapportering av svårt skadade har haft stora brister de senaste åren (se avsnitt 1.3). Dessutom har det under 2015 varit problem med akutsjukhusens rapportering till STRADA och därför har inget mått för allvarligt skadade under 2015 beräknats.²⁶ Vi vet dock från tidigare år att bland de allvarligt skadade är cyklister den största trafikantgruppen. För mycket allvarligt skadade (10 procents invaliditet) är cyklister och personbilar ungefär lika stora grupper.²⁷

Trafikanalys har under flera år, som komplement till den officiella statistiken, publicerat annan statistik om personer som vårdats på sjukhus mer än 24 timmar efter en trafikolycka och där ett fordon i rörelse varit inblandat. Data kommer från det så kallade patientregistret (PAR).²⁸ Den senast publicerade statistiken täcker perioden 1998–2014. Under dessa år har antalet sjukhusvårdade trafikskadade sjunkit med 25 procent till idag runt 8 000 personer (år 2014). Året 2008 gick cyklisterna om bilisterna och har sedan dess varit den största trafikantgruppen bland de trafikskadade (Figur 3.15). Tredje största trafikantgrupp är MC och moped som inte kan särskiljas i PAR.



²⁵ För diskussion om fallolyckor se *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2015- målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020* (Trafikverket publikation 2016:077).

²⁶ Se föregående fotnot (sidan 5).

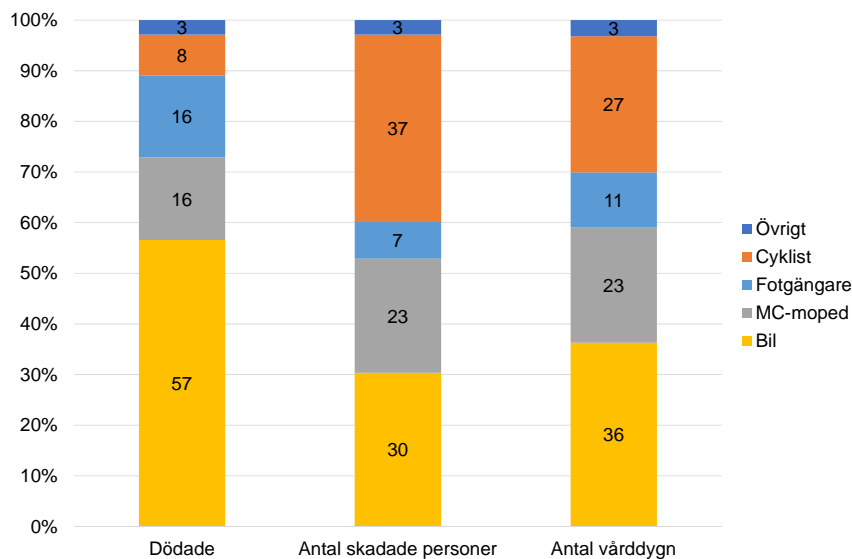
²⁷ Se *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2014 - målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020* (Trafikverket publikation 2015:073).

²⁸ Patientregistret finns hos Socialstyrelsen (<http://www.socialstyrelsen.se/register/halsodataregister/patientregistret>). Hur registret använts för att göra statistik av vägtrafikskadade beskrivs i rapporten "Vägtrafikskadade i sjukvården 2010" (Trafikanalys Statistik 2011:23).

Figur 3.15: Antal svårt skadade personer (inskrivna på sjukhus minst 1 dygn) i vägtrafikolyckor. Åren 1998–2014.

Källa: *Vägtrafikskadade i sjukvården 2014* (Trafikanalys Statistik 2016:22)

Vi har jämfört hur omkomna respektive skadade i vägtrafiken samt deras vårdbehov fördelar sig mellan trafikantgrupperna (Figur 3.15). Vi har använt de 5 senast tillgängliga åren och två olika datakällor: officiell statistik baserad på polisens rapportering före antal omkomna och sjukvårdens patientregister (PAR) för antal skadade och antal vårddygn. Under perioden som visas har olyckor i vägtrafiken lett till att 1 393 personer omkommit, nästan 41 000 personer blivit skadade (i bemärkelsen vårdade på sjukhus i minst 24 timmar efter trafikolycka) samt krävt nära 268 000 vårddygn eller knappt 7 dygn per skadad person. Bilister är största gruppen av de omkomna, mätt i antal vårddygn, medan cyklister är största gruppen mätt i antal skadade. Motorcyklister är en relativt stor och dessutom ökande grupp vad gäller omkomna och MC står för nära en fjärdedel av både antal sjukhusvårdade och antal vårddygn. Detta är en anmärkningsvärt stor andel för MC som bara står för mindre än en procent av persontransportarbetet (antal personkm) i vägtrafikmiljö.²⁹



Figur 3.16: Antal dödade respektive skadade personer samt antal vårddygn per trafikantgrupp. Omkomna åren 2011–2015, skadade och vårddygn åren 2010–2014.

Källa: Antal skadade personer och vårddygn från *Vägtrafikskadade i sjukvården 2014* (Trafikanalys Statistik 2016:22)

3.2 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

²⁹ Se Transportarbete för persontrafik (www.trafa.se/Statistik/Transportarbete).

behöver vi relatera antalet dödade i gruppen till hur mycket samma grupp exponerats för risk att drabbas. Risker uttryckt som antal dödade per miljard personkilometer i vägtrafikmiljö har beräknats i tidigare årsrapporter om vägtrafikskador, där färdlängder tagits från resvaneundersökningen.³⁰ Antal dödade i förhållande till färdlängd kallar vi realiserad risk, eller kort *risk*.³¹

Vi har sett tidigare (Figur 2.9) att männen står för ungefär 75 procent av alla omkomna i vägtrafiken. Männens *risk* att dödas i vägtrafikmiljö är mer än dubbelt så stor som kvinnornas risk, det vill säga vid givet antal kilometer i vägtrafiken löper männen lite mer än dubbelt så stor risk att dödas som kvinnor. Om alla män hade *samma risk* att dödas som kvinnor, skulle antalet dödade män därmed mer än halveras. Eftersom 201 män omkom i trafiken under 2015 skulle alltså runt 100 mäns liv ha sparats, om männen hade haft samma risknivå som kvinnor.

Risken att omkomma i trafiken skiljer sig åt mellan olika årstider. Antal omkomna är störst under sommartrian juni–september (Figur 2.12). För hela befolkningen är risken något högre på sommaren men här skiljer sig könen åt. Männen har en något högre risk på sommaren medan kvinnornas risk är högst på vintern.

Vi vet från resvaneundersökningen att vi reser betydligt mindre nattetid än under övriga dygnet. Bara runt 5 procent av exponeringen i vägtrafiken mätt i km sker mellan klockan 22 och 06. Trots detta sker en betydande andel av dödsfallen i trafiken nattetid (Figur 2.14). 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.

Risken att dödas per rest kilometer är betydligt högre för oskyddade trafikanter än för skyddade, mätt som antal dödade per miljard personkilometer. Cyklister och gående har ungefär samma risk att dödas i trafiken, och 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. Om riskerna per trafikslag delas upp per kön kan man se att kvinnor har lägre risk än män inom samtliga trafikslag. Den största relativa skillnaden är för MC och moped där männen har tre gånger så hög risk som kvinnor.

3.3 Alkohol och vägtrafikdödade

Ett av de största problemen inom vägtrafiksäkerhet är onykter körning. I Alkolåsutredningen³² gjordes uppskattningen att drygt 100 personer per år skulle räddas om alla personbilar, lastbilar och bussar hade alkolås. Därtill kommer

³⁰ Resultaten som refereras här avser antal omkomna under tioårsperioden 2004–2013 (för att få tillräckligt stort underlag för olika grupper, både vad gäller antal omkomna och resvaneundersökning). Resultaten diskuteras mer utförligt i *Vägtrafikskador 2012* (Trafikanalys Statistik 2013:9) och *Vägtrafikskador 2013* (Trafikanalys Statistik 2014:8).

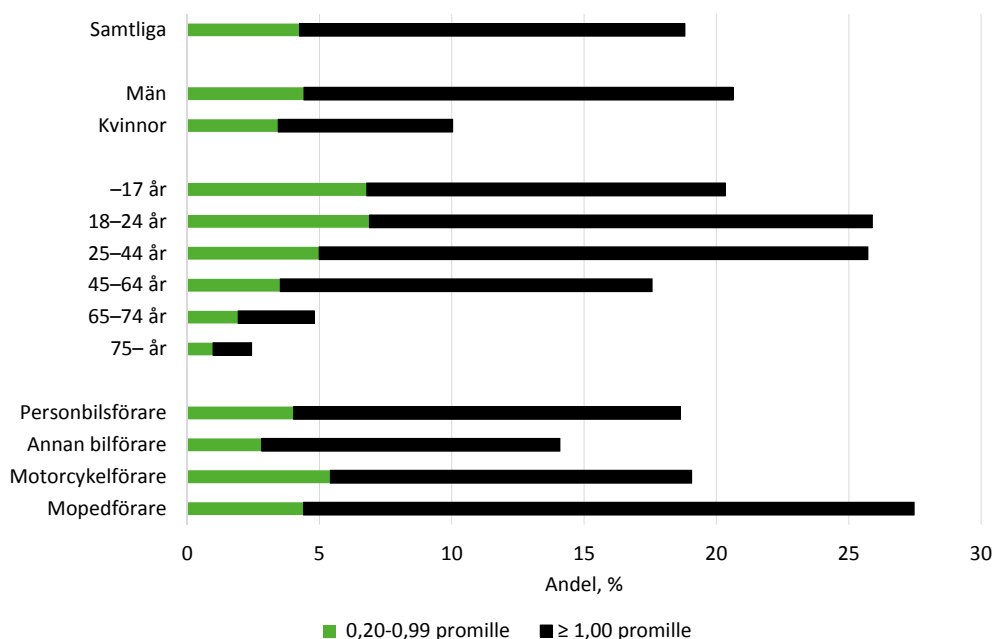
³¹ Man kan också uttrycka risk i antal dödade i förhållande till befolkningen eller liknande. Risk kan också beräknas som antal omkomna (och/eller skadade) i förhållande till *tid* som tillbringas i vägtrafikmiljö.

³² *Öppna möjligheter med alkolås – Slutbetänkande av Alkolåsutredningen* (SOU 2006:72).

några tiotal personer per år som skulle räddas om inga motorcykelförare, mopedförare, cyklister eller fotgängare vore onyktra. 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, men bland dem som är inblandade i olyckor är betydligt större andel alkoholpåverkad än i trafiken i stort. Onykterhet i trafiken är nära relaterat till annat riskbeteende till exempel hastighetsöverträdelser och att köra utan bilbälte.

I den officiella statistiken finns endast uppgifter om alkohol i blodet hos *omkomna förare av motorfordon*. Under 2015 omkom 160 förare av motorfordon i den svenska vägtrafiken. Av dessa hade åtminstone³³ 35 personer eller 22 procent en otillåten mängd alkohol i blodet, det vill säga mer än 0,2 promille alkohol. De flesta av de rattfulla hade mer än 1 promille, vilket är gränsen för grovt rattfylleri. Uppgifterna om rattfylleri hos omkomna förare finns fr.o.m. 2006 och totalt sedan dess har 19 procent av omkomna förare haft otillåten mängd alkohol i blodet. Att en omkommen förare är rattfull är dubbelt så vanligt bland män jämfört med kvinnor. Rattfylleri bland omkomna är vanligast i åldersgruppen 18–44 år och är vanligare bland mopedister än bland bil- och MC-förare. (Figur 3.17)



Figur 3.17. Andel av omkomna förare med för mycket alkohol i blodet, totalt åren 2006–2015.

Anm: Gränsen för rattfylleri är 0,20 promille och för grovt rattfylleri 1,00 promille enligt Trafikbrottslagen (SFS 1951:649).

³³ Observera att de andelar som visas i figuren är en *underskattning* av alkoholhalt hos omkomna förare, eftersom vissa kan ha vårdats flera dygn innan de avled.

Det finns inga tillgängliga uppgifter om alkoholhalt hos skadade eller oskadade personer som på olika sätt drabbats i de olyckor som polisen registrerat. Det finns inte heller uppgifter om hur många skadade och dödade som alkoholpåverkade personer *orsakar*. Däremot finns beräkningar om hur många som dött i *alkoholrelaterade* dödsolyckor. En alkoholrelaterad dödsolycka definieras som en dödsolycka (dvs. olycka där någon omkommer till följd av olyckan) där *någon inblandad* motorfordonsförare, fotgängare eller cyklist haft 0,2 promille alkohol i blodet eller mer. Under 2015 omkom 61 personer i alkoholrelaterade olyckor vilket är knappt en fjärdedel av alla omkomna.³⁴

I statistiken baserad på sjukvårdens patientregister finns uppgifter om vad som kallas "akut berusning".³⁵ Senast tillgängliga året i statistiken (2014) vårdades drygt 8 000 personer i slutenvården på grund av en vägtrafikolycka och av dessa hade ungefär 2 procent diagnosen "akut berusning".³⁶

I uppföljning av Nollvisionen mäts bland annat utvecklingen av det som kallas nykter trafik: andel av trafikarbete som utförs av nyktra (icke rattfulla) förare. Målet för år 2020 är att minst 99,9 procent av trafiken i detta avseende ska vara nykter. I senaste mätningen var det ungefär 0,2 procent av trafikarbetet som utfördes av onyktra förare.

Sammanfattningsvis är det alltså ungefär 0,2 procent av det totala motoriserade trafikarbetet på väg som utförs av rattfulla förare, ungefär 2 procent av de sjukhusvårdade på grund av trafikolycka som har diagnosen akut berusning och knappt 20 procent av de omkomna förarna som var rattfulla vid olyckan. Det är också uppskattat att knappt 25 procent omkommer i alkoholrelaterade olyckor, olyckor där någon inblandad aktör är onykter (med mer än 0,2 promille alkohol i blodet) och där den som omkommer kan vara den rattfulla personen eller någon annan. Detta ger en bild av hur överrepresenterade de alkoholpåverkade är vid trafikskador och trafikdöd. Grovt uppskattat är rattfulla 10 gånger vanligare bland trafikskadade jämfört med trafiken i stort, och ungefär 100 gånger vanligare bland de omkomna än i det totala trafikflödet.

³⁴ Se *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2015. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020 (Trafikverket publikation 2016:077)*.

³⁵ Diagnoskod F100 i patientregistret <http://www.socialstyrelsen.se/register/halsodataregister/patientregistret> se statistik i *Vägtrafikskadade i sjukvården 2014 (Trafikanalys Statistik 2016:22)*.

³⁶ Såvitt vi förstår står diagnosen för mer än marginell alkoholpåverkan. Det är oklart vilken täckningsgrad diagnosen har och vilken kvalitet det är i rapportering av akut berusning.

4 Avslutande kommentarer

Antal dödade i vägtrafiken under året 2015 var alltså 259 personer. Det är den lägsta siffran för omkomna sedan andra världskriget, då trafikarbetet endast var en bråkdel av vad det är idag.

I den årliga analysen av trafiksäkerhetsutvecklingen följs ett antal indikatorer som man har goda skäl tro påverkar trafiksäkerheten och därmed antal omkomna och skadade i vägtrafiken. På 2016 års resultatkonferens³⁷ konstaterades att indikatorer som speglar teknisk utveckling och bortbyggande av säkerhetsrisker (säkra fordon och säkra vägar etcetera) går åt rätt håll. Indikatorer som speglar mänskligt beteende (nykter körning, cykelhjälmsanvändning och hastighetshållning) tycks däremot ha hamnat på en "platå", liksom antalet omkomna personer. Den mycket gynnsamma utvecklingen sedan Nollvisionen fastslogs har alltså kommit av sig. Den avstannade utvecklingen har föranlett regeringens nysatsning på trafiksäkerhet inom Nollvisionen och då med särskilt fokus på oskyddade trafikanter.³⁸

³⁷ <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/Tillsammans-for-Nollvisionen/resultatkonferens-2016/>

³⁸ <http://www.regeringen.se/artiklar/2016/03/en-nysatsning-pa-trafiksakerheten---nollvisionen-ligger-fast2/>

5 Fakta om statistiken

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

5.1 Statistikens omfattning

I systemet STRADA samlas uppgifter in både från polisen och från sjukvården, om omständigheter och inblandade personer i vägtrafikolyckor. Uppgifterna från polisen täcker hela landet och från och med 2014 är samtliga sjukhus med akutmottagning anslutna till STRADA. Den officiella statistiken, som bygger på de polisrapporterade vägtrafikolyckorna i STRADA, redovisas i rapporten samt i bilaga 2.

Grunden för uppgiftslämnandet

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

Populationer i statistiken

I polisdelen av STRADA redovisas följande populationer:

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

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

5.2 Insamling och bearbetning

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

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

5.3 Definitioner och begrepp

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

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

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

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

Ett självmord eller ett mord är ingen olycka 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 Oönskad eller oavsiktlig plötslig händelse, eller rad av händelser, som leder till skador.

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

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

I statistiken över antal dödade 1994 – 2002 ingår även omkomna som enligt polisen *kan ha* avlidit av någon sjukdom³⁹ 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 1994–2015.

	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
2014	31	..	25
2015	25	..	23

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.

³⁹ 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.⁴⁰ 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.

⁴⁰ Expertgruppens arbete beskrivs i rapporten *Vilka dödsfall i vägtrafiken är suicid? Metodbeskrivning samt analys av åren 2010-2013* (Trafikverket, Publikation 2014:113).

Olyckstypklassificeringen

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

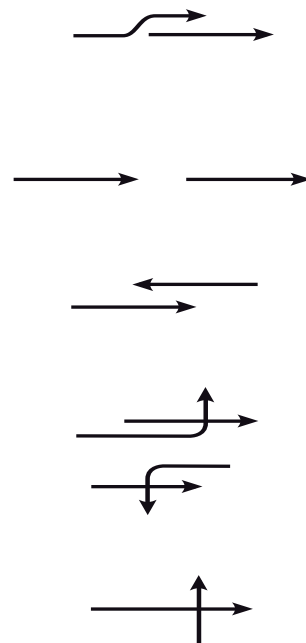
Singel (motorfordon utan annat motorfordon som motpart)

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

Motorfordon – Motorfordon

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

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



Motorfordon – Cykel/moped

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

Motorfordon – Gående

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

Motorfordon – Djur

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

Övriga olyckor

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

5.4 Kvalitet och jämförbarhet

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

Klassificering av skadade personer

Klassificeringen av skadade personer i svårt respektive lindrigt skadade grundas på en bedömning av skadans art och om skadan väntas medföra intagning på sjukhus eller inte (jfr definition i avsnitt 5.3). Bedömningen görs av polisen utifrån iakttagelserna på olycksplatsen och grundar sig alltså inte på någon undersökning utförd av sjukvårdspersonal.

Underrapportering av vägtrafikolyckor

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

För antalet svårt skadade kan man jämföra med hur många som blir inlagda på sjukhus till följd av vägtrafikolyckor, eftersom *bland annat* de som får skador som förväntas medföra intagning på sjukhus ska räknas som svårt skadade i den polisrapporterade statistiken (jfr definition i avsnitt 5.3 ovan). Det framgår då att den grupp som blir inlagd på sjukhus är ungefär tre gånger så stor som *hela* det antal svårt skadade som polisen rapporterar.

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

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

Omläggningar av statistiken

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

Från och med 1966 begränsades den officiella statistiken till att endast omfatta personskadeolyckor. Vidare ändrades bestämningen av begreppen svår och lindrig personskada, varför antalet olyckor med svår respektive lindrig personskada samt antalet svårt respektive lindrigt skadade personer från och med år 1966 ej är jämförbara med motsvarande uppgifter för tidigare år. Även ett nytt system för olyckstypsklassificeringen började tillämpas från och med den 1 januari 1966. Den tidigare klassificeringen byggde på den direkta orsaken till *skadan*, t.ex. avåkning eller kollision mellan två fordon. Klassificeringssystemet 1966 – 2002 beskriver däremot den *olycksframkallande situationen*, t.ex. ett möte som lett till en dikeskörning.

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

I det nya systemet som gäller från och med 2003 bygger klassificeringen av olyckstyp på skadeuppkomst i stället för orsak och påminner i viss grad om synsättet före 1966. Från och med 1997 rapporteras alla vägtrafikolyckor med personskador *enbart* till Vägverket (tidigare också till SCB) som bl.a. dataregistrerar och olycksklassificerar olyckorna. Från och med 2009 har Transportstyrelsen övertagit Vägverkets roll. Den tidigare tidsavgränsningen på rapportering av olyckor till SCB senast 60:e dagen efter olyckan upphörde från och med 1997. Detta medför vissa svårigheter vid månadsvisa jämförelser av olyckor som skett 1997 och senare med tidigare år. Även klassificeringen av olyckstyp kan skilja sig, varför försiktighet måste iakttas vid jämförelser med tidigare år av vissa olyckstyper. Från och med 1997 har en del variabler större övriga-grupper än tidigare år, vilket också försvårar direkta jämförelser mellan åren. Den 1 januari 2003 sattes STRADA i drift – ett system där information om vägtrafikolyckor, och personer som skadats i dessa, samlas in från både polisen och sjukvården.

5.5 Uppgifter från andra källor än polisen

Alkoholhalt i blodet enligt Rättsmedicinalverket

Uppgifter om mängd alkohol i blodet hos trafikdödade motorfordonsförare kommer från Rättsmedicinalverket (RMV) och härrör från obduktioner. Inte alla personer som dött en onaturlig död (till exempel efter en vägtrafikolycka) obduceras. Uppgift om alkoholhalt i blodet saknas för 13 procent av de omkomna förarna år 2015. Att uppgift saknas betyder antingen att personen inte alls finns i RMV:s databas eller att personen finns med men saknar uppgift om alkoholhalt. Uppgifter om alkoholhalt hos dödade förare finns för åren 2006–2015.

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	Åg	Kl	Veckodag	Väghållarkod
56 Olycksplats (ange gatu-/vägnamn/vägnr, ev husnr samt avstånd till närmaste korsning mellan allmänna vägar)									
Namn på stadsdel/kommundel/ort el dyl									
57 Skiss, på vilken anges gatu- och vägnamn, vägbredd, åtföljd av bokstav A resp B enligt B nedan. Vid inritat fordon anges fordonsslag (pb, lb, etc) ett trafikalemt - (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
60 Högsta tillåtna hastighet		
61 Vägtyp		
Motorväg	1	
Motortrafikled	2	
Annan allm väg	3	
Gata	4	
Enskild väg	5	
Övr väg, torg etc	6	

Trafikanvisningar*)	Väg A	Väg B
Huvudled	1	
Ej huvudled	2	
65 Trafikreglering*)		
Förb mot v-sväng	1	
Stopplikt	2	
Varningsplikt	3	
64 Trafiksignal*)		
I funktion	1	
Ur funktion	2	
Gult blinkande	3	
Saknas	4	

C Väderlek, väglag, belysning

65 Väderteckförhållanden		
Uppehållsväder	1	
Dis/sjirna	2	
Regn	3	
Snöblandat regn	4	
Snöfall	5	
66 Väglag		
Vägbanan torr	1	
Vägbanan våt/fuklig	2	
Tjock is/packad snö	3	
Tunn is (vägb synlig)	4	
Lös snö/snömodd	5	
67 Trafikmiljö		
Tättbebyggt område	1	
Ej tättbebyggt område	2	
68 Ljusförhållanden		
Dagljus	1	
Mörker	2	
Gryning/skymning	3	
Om 68:2 eller 3 förkryssats		
69 Gatu-/vägbelysning	Väg A	Väg B
Tänd	1	
Stäckt	2	
Saknas	3	

D Trafikalemt

Nr	Trafikalemt (Lex pb, lärtidning lb, lärtidning mc, cykel, gående enl 1 Kap. 4 § TaF, vilddjur)	Registreringsnr. (anges för motor- och släpfordon). För utländskt fordon, nationalitet	Totalt antal pers i fordonet	Övrigs-körning**) Trafik skola Privat	Obligatoriskt för förare och instruktör samt dödade och skadade personer

E Inblandade personer

71 Personnummer		72 Trafikant			73 Personskada		
		Förare el. elev som kör. Ange F/E	Passagerare/ instruktör		Död	Svårt skadad	Lindrigt skadad
		Fram	Bak	Okänt eller övrigt			

Fordon skyltat för transport av farligt gods inblandat. Ange elementnr:		FU Inledt, datum och tid		av (titel, för- och efternamn)	
Ort och datum	75 Undersökn.ledarens beslut	FU nedlagd		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	Spaningsuppslag saknas			

Polismyndigheten / kopia till Vv / försäkringsbolag

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

Bilaga 2: Polisrapporterade vägtrafikolyckor (tabellbilaga) / Tables

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

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

Definitioner samt information om hur statistiken samlas in finns i kapitel 5.

Tabellförteckning
List of tables

<p>Tabell 0.0: Sammanfattning av den officiella statistiken över antal dödade personer i vägtrafiken. Åren 1960–2015.</p>	<p>Table 0.0: Summary of the number of persons killed in road traffic accidents according to official statistics. Years 1960–2015.</p>
<p>Tabell 1.1: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, kön och län. År 2015.</p>	<p>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 2015.</p>
<p>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 2015.</p>	<p>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 2015.</p>
<p>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 2015.</p>	<p>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 2015.</p>
<p>Tabell 1.4: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer fördelade efter de inblandade trafikelementen. År 2015.</p>	<p>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 2015.</p>
<p>Tabell 1.5: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada, och därvid dödade och svårt skadade personer efter hastighet och vägtyp. År 2014.</p>	<p>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 2014.</p>
<p>Tabell 2.1: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och län/storstad. År 2015.</p>	<p>Table 2.1: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by traffic elements involved, type of accident and county/city. Year 2015.</p>
<p>Tabell 2.2: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och månad, veckodag och tid på dygnet. År 2015.</p>	<p>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 2015.</p>
<p>Tabell 2.3: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, område, väder, väglag och ljusförhållande. År 2015.</p>	<p>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 2015.</p>
<p>Tabell 2.4: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och trafikantgrupp. År 2015.</p>	<p>Table 2.4: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by traffic elements involved, type of accident and road user. Year 2015.</p>
<p>Tabell 3.1: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och län/storstad. År 2015.</p>	<p>Table 3.1: Persons killed in road traffic accidents reported by the police, by group of road users and county/city. Year 2015.</p>
<p>Tabell 3.2: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och månad, veckodag respektive tid på dygnet. År 2015.</p>	<p>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 2015.</p>
<p>Tabell 3.3: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, område, väder, väglag och ljusförhållande. År 2015.</p>	<p>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</p>

Tabellförteckning
List of tables

<p>Tabell 4.1: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2015.</p>	<p>Table 4.1: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age and county/city. Year 2015.</p>
<p>Tabell 4.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2015.</p>	<p>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 2015.</p>
<p>Tabell 5.1: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter veckodag, månad och klockslag. År 2015.</p>	<p>Table 5.1: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by day of the week, month and hour. Year 2015.</p>
<p>Tabell 5.2: Dödade och svårt skadade personer samt antal trafikelement vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig eller svår personskada efter trafikmiljö och trafikelement. År 2015.</p>	<p>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 2015.</p>
<p>Tabell 5.3: Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt i blodet. År 2015.</p>	<p>Table 5.3: Drivers of vehicles killed in road traffic accidents reported by the police by blood alcohol concentration (per mille). Year 2015.</p>
<p>Tabell 5.4: Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt samt andel med otillåten mängd alkohol i blodet. Åren 2006 - 2015 samt totalt för perioden.</p>	<p>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 - 2015 and totally for the period.</p>
<p>Tabell 6.1: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång, svår och lindrig personskada och därvid dödade, svårt och lindrigt skadade personer efter skadeföljd. Åren 1960–2015.</p>	<p>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 1960–2015.</p>
<p>Tabell 6.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960–2015.</p>	<p>Table 6.2: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users. Years 1960–2015.</p>
<p>Tabell 6.3: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor, per län/storstad. Åren 1985 – 2015.</p>	<p>Table 6.3: Persons killed in road traffic accidents reported by the police, by county/city. Years 1985 – 2015.</p>
<p>Tabell 6.4: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor, antal dödade per 100 000 invånare och per län/storstad. Åren 1985–2014.</p>	<p>Table 6.4: Persons killed in road traffic accidents reported by the police, persons killed per 100 000 inhabitants and by county/city. Years 1985–2014.</p>
<p>Tabell 6.5: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter kön, årstid, del av vecka och del av dygn. År 1985–2015.</p>	<p>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 1985–2015.</p>
<p>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 – 2015.</p>	<p>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 – 2015.</p>
<p>Tabell 7.1: Dödade personer i vägtrafikolyckor inom EU. Åren 1991–2014 samt utveckling 2005–2014.</p>	<p>Table 7.1: Persons killed in road traffic accidents in EU. Years 1991–2014 and development 2005–2014.</p>
<p>Tabell 7.2: Dödade personer i vägtrafikolyckor per miljon invånare inom EU. Åren 1991 – 2014.</p>	<p>Table 7.2: Persons killed in road traffic accidents per million inhabitants in EU. Years 1991 – 2014.</p>
<p>Tabell 7.3: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor samt antal per 100 000 invånare, per land i Norden. Åren 1950 – 2015.</p>	<p>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 – 2015.</p>

Tabell 0.0: Sammanfattning av den officiella statistiken över antal dödade personer i vägtrafiken. Åren 1960–2015.

Table 0.0: Summary of the number of persons killed in road traffic accidents according to official statistics. Years 1960–2015.

År	Dödade i regelrätta olyckor	Sjukdoms- fall	Själv mord	Olyckor + själv mord	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
2014	270	31	25	295	270	Dödade i regelrätta olyckor
2015	259	25	23	282	259	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 2015.

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 2015.

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	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown
			svår severe									
Hela riket	2 252	240	2 012	2 704	259	201	58	-	2 445	1 531	905	9
Stockholms län	421	14	407	474	14	9	5	-	460	293	164	3
varav Stockholms kommun	163	4	159	174	4	3	1	-	170	108	62	-
Uppsala län	104	5	99	129	8	6	2	-	121	71	50	-
Södermanlands län	72	7	65	81	7	6	1	-	74	50	23	1
Östergötlands län	76	6	70	92	6	5	1	-	86	57	29	-
Jönköpings län	100	12	88	118	13	11	2	-	105	62	43	-
Kronobergs län	53	9	44	59	9	8	1	-	50	30	20	-
Kalmar län	65	8	57	91	8	7	1	-	83	46	36	1
Gotlands län	16	2	14	19	2	2	-	-	17	8	9	-
Blekinge län	29	4	25	34	4	3	1	-	30	22	8	-
Skåne län	289	33	256	342	35	26	9	-	307	191	115	1
varav Malmö kommun	42	6	36	48	6	5	1	-	42	23	19	-
Hallands län	94	10	84	113	11	4	7	-	102	61	41	-
Västra Götalands län	326	39	287	402	41	34	7	-	361	226	133	2
varav Göteborgs kommun	75	5	70	91	6	5	1	-	85	57	27	1
Värmlands län	42	9	33	46	9	7	2	-	37	22	15	-
Örebro län	54	11	43	67	12	9	3	-	55	37	18	-
Västmanlands län	75	9	66	91	11	11	-	-	80	50	30	-
Dalarnas län	71	12	59	87	15	14	1	-	72	44	28	-
Gävleborgs län	77	17	60	112	19	16	3	-	93	55	37	1
Västernorrlands län	79	6	73	97	6	3	3	-	91	62	29	-
Jämtlands län	38	3	35	48	3	3	-	-	45	32	13	-
Västerbottens län	92	11	81	104	12	6	6	-	92	59	33	-
Norrbottnens län	79	13	66	98	14	11	3	-	84	53	31	-

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 2015.

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 2015.

Månad Month	Olyckor Accidents		Skadade personer Injured persons									
	Summa Total	varav med of which with	Summa Total	varav of which	dödade killed			svårt skadade severely injured				
Dag Day		dödlig utgång fatalities	personskada personal injuries			Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown
Timme Hour			svår severe									
Samtliga	2 252	240	2 012	2 704	259	201	58	-	2 445	1 531	905	9
Januari	163	13	150	192	13	12	1	-	179	98	81	-
Februari	122	15	107	151	17	13	4	-	134	71	62	1
Mars	134	14	120	165	14	11	3	-	151	91	59	1
April	162	12	150	196	13	9	4	-	183	125	57	1
Maj	184	14	170	225	17	16	1	-	208	137	71	-
Juni	205	30	175	244	31	23	8	-	213	146	67	-
Juli	239	27	212	291	29	24	5	-	262	167	93	2
Augusti	249	24	225	281	24	23	1	-	257	179	78	-
September	240	28	212	275	30	20	10	-	245	143	102	-
Oktober	184	25	159	227	29	20	9	-	198	132	64	2
November	201	18	183	245	18	13	5	-	227	142	85	-
December	169	20	149	212	24	17	7	-	188	100	86	2
Samtliga	2 252	240	2 012	2 704	259	201	58	-	2 445	1 531	905	9
Måndag	316	38	278	369	39	26	13	-	330	209	119	2
Tisdag	317	25	292	368	26	21	5	-	342	211	131	-
Onsdag	286	34	252	340	34	30	4	-	306	179	127	-
Torsdag	361	31	330	420	34	21	13	-	386	239	143	4
Fredag	346	38	308	437	41	31	10	-	396	243	151	2
Lördag	327	40	287	414	47	40	7	-	367	244	122	1
Söndag	299	34	265	356	38	32	6	-	318	206	112	-
Samtliga	2 252	240	2 012	2 704	259	201	58	-	2 445	1 531	905	9
00:00-01:59	88	8	80	113	9	9	-	-	104	76	28	-
02:00-03:59	81	15	66	97	16	14	2	-	81	66	15	-
04:00-05:59	59	6	53	66	6	4	2	-	60	43	16	1
06:00-07:59	172	19	153	196	20	16	4	-	176	110	66	-
08:00-09:59	169	19	150	197	19	17	2	-	178	95	82	1
10:00-11:59	179	22	157	201	22	18	4	-	179	107	72	-
12:00-13:59	252	24	228	307	27	23	4	-	280	153	124	3
14:00-15:59	305	29	276	362	32	22	10	-	330	198	131	1
16:00-17:59	400	38	362	479	42	28	14	-	437	267	169	1
18:00-19:59	216	20	196	266	23	18	5	-	243	167	74	2
20:00-21:59	180	18	162	228	18	11	7	-	210	134	76	-
22:00-23:59	125	20	105	161	23	19	4	-	138	94	44	-
Okänd tid	26	2	24	31	2	2	-	-	29	21	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 2015.

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 2015.

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			
Samtliga	2 252	240	2 012	2 704	259	201	58		2 445	1 531	905	9			
Trafikmiljö															
Tättbebyggt område	900	56	844	1 009	58	36	22	-	951	582	368	1			
Ej tättbebyggt område	1 226	172	1 054	1 552	189	153	36	-	1 363	866	489	8			
Uppgift saknas	126	12	114	143	12	12	-	-	131	83	48	-			
Vägtyp															
Motorväg	172	14	158	216	15	11	4	-	201	120	80	1			
Motortrafikled	99	14	85	136	15	11	4	-	121	70	50	1			
Annan allmän väg	1 259	161	1 098	1 562	176	137	39	-	1 386	878	503	5			
Gata	456	29	427	501	29	20	9	-	472	298	173	1			
Enskild väg	17	-	17	19	-	-	-	-	19	14	5	-			
Övrig väg, torg etc.	82	6	76	88	7	6	1	-	81	46	35	-			
Uppgift saknas	167	16	151	182	17	16	1	-	165	105	59	1			
Hastighetsbegränsning															
120 km/h	24	4	20	34	4	4	-	-	30	17	13	-			
110 km/h	87	5	82	112	5	4	1	-	107	57	50	-			
100 km/h	90	14	76	121	15	12	3	-	106	65	40	1			
90 km/h	192	31	161	263	38	28	10	-	225	142	83	-			
80 km/h	213	27	186	279	30	24	6	-	249	165	81	3			
70 km/h	439	56	383	527	58	48	10	-	469	298	169	2			
60 km/h	58	6	52	74	6	4	2	-	68	36	32	-			
50 km/h	464	38	426	527	41	29	12	-	486	295	189	2			
40 km/h	107	4	103	120	4	4	-	-	116	70	46	-			
30 km/h	88	4	84	92	4	3	1	-	88	61	27	-			
Uppgift saknas	490	51	439	555	54	41	13	-	501	325	175	1			
Område															
Sträcka	1 498	183	1 315	1 828	196	156	40	-	1 632	1 033	592	7			
Korsning	543	44	499	643	48	32	16	-	595	359	235	1			
Trafikplats	19	-	19	20	-	-	-	-	20	15	5	-			
Rondell	61	4	57	71	5	4	1	-	66	46	20	-			
Annat / Uppgift saknas	131	9	122	142	10	9	1	-	132	78	53	1			
Väder															
Uppehållsväder	1 788	187	1 601	2 158	205	155	50	-	1 953	1 242	704	7			
Dis/dimma	36	4	32	45	4	3	1	-	41	24	17	-			
Regn	200	20	180	232	21	16	5	-	211	120	91	-			
Snöfall el. snöblandat regn	69	9	60	89	9	7	2	-	80	46	33	1			
Uppgift saknas	159	20	139	180	20	20	-	-	160	99	60	1			
Väglag där vägbanan															
Torr	1 344	140	1 204	1 607	154	120	34	-	1 453	955	492	6			
Våt/fuktig	505	59	446	616	63	47	16	-	553	327	224	2			
Is/snö	239	24	215	301	25	18	7	-	276	144	132	-			
- varav tjock is/packad snö	63	7	56	87	7	4	3	-	80	43	37	-			
- varav tunn is (synlig väg)	113	9	104	139	10	7	3	-	129	67	62	-			
- varav lös snö/snömodd	63	8	55	75	8	7	1	-	67	34	33	-			
Uppgift saknas	164	17	147	180	17	16	1	-	163	105	57	1			
Ljusförhållande															
Dagsljus	1 343	135	1 208	1 606	146	109	37	-	1 460	875	577	8			
Mörker	618	67	551	769	74	55	19	-	695	458	236	1			
- varav tänd belysning	271	21	250	321	23	15	8	-	298	190	108	-			
Gryning/skymning	170	20	150	200	21	19	2	-	179	127	52	-			
- varav tänd belysning	35	3	32	39	3	2	1	-	36	22	14	-			
Uppgift saknas	121	18	103	129	18	18	-	-	111	71	40	-			

Tabell 1.4: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer fördelade efter de inblandade trafikelementen. År 2015.

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 2015.

Trafikelement Traffic element	Olyckor Accidents		Skadade personer Injured persons													
	Summa Total	varav med of which with	Summa Total		varav of which				svårt skadade severely injured							
			dödlig utgång fatalities	personskada personal injuries	dödade killed			Okänd Unknown			Summa Total			Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown
	svår severe	Summa Total			Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown					
Samtliga	2252	240	2012	2704	259	201	58	-	2445	1531	905	9				
Personbil singel	595	64	531	726	70	57	13	-	656	417	234	5				
Lastbil singel	54	9	45	59	9	7	2	-	50	47	3	-				
Buss singel	7	-	7	10	-	-	-	-	10	3	7	-				
Motorcykel singel	153	17	136	160	18	17	1	-	142	124	18	-				
Moped singel	45	3	42	48	3	3	-	-	45	34	11	-				
Cykel singel	23	4	19	23	4	4	-	-	19	11	8	-				
Traktor singel	9	2	7	14	2	2	-	-	12	7	5	-				
Övrig singel	19	4	15	20	4	3	1	-	16	12	4	-				
Personbil – personbil	386	32	354	593	41	26	15	-	552	285	265	2				
Personbil – lastbil	153	25	128	188	27	21	6	-	161	90	71	-				
Personbil – buss	11	-	11	13	-	-	-	-	13	7	6	-				
Personbil – motorcykel	87	13	74	89	13	11	2	-	76	66	10	-				
Personbil – moped	49	2	47	55	2	2	-	-	53	40	13	-				
Personbil – cykel	155	7	148	158	8	6	2	-	150	93	56	1				
Personbil – gående	206	20	186	211	20	11	9	-	191	98	93	-				
Personbil – djur	38	6	32	43	6	4	2	-	37	27	10	-				
Personbil – traktor	13	2	11	18	2	1	1	-	16	10	6	-				
Personbil – övrigt	7	-	7	7	-	-	-	-	7	5	2	-				

Tabell 1.4: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer fördelade efter de inblandade trafikelementen. År 2015.

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 2015.

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			
							Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown
Lastbil – lastbil	26	3	23	32	3	3	-	-	29	26	3	-	
Lastbil – buss	4	-	4	4	-	-	-	-	4	3	1	-	
Lastbil – motorcykel	15	6	9	15	6	6	-	-	9	8	1	-	
Lastbil – moped	5	-	5	5	-	-	-	-	5	4	1	-	
Lastbil – cykel	21	5	16	21	5	3	2	-	16	7	9	-	
Lastbil – gående	29	5	24	29	5	4	1	-	24	12	12	-	
Lastbil – djur	2	1	1	2	1	1	-	-	1	1	-	-	
Lastbil – traktor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Lastbil – övrigt	5	-	5	6	-	-	-	-	6	5	1	-	
Buss – buss	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Buss – motorcykel	1	1	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	
Buss – moped	1	-	1	1	-	-	-	-	1	-	1	-	
Buss – cykel	2	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	
Buss – gående	20	3	17	21	3	2	1	-	18	9	9	-	
Buss – djur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Buss – traktor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Buss – övrigt	1	-	1	7	-	-	-	-	7	4	3	-	
Motorcykel – motorcykel	9	1	8	13	1	1	-	-	12	10	2	-	
Motorcykel – moped	1	1	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	
Motorcykel – cykel	3	-	3	3	-	-	-	-	3	1	2	-	
Motorcykel – gående	7	-	7	8	-	-	-	-	8	5	3	-	
Motorcykel – djur	9	3	6	9	3	3	-	-	6	6	-	-	
Motorcykel – traktor	1	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	
Motorcykel – övrigt	2	1	1	2	1	1	-	-	1	1	-	-	

Tabell 1.4: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer fördelade efter de inblandade trafikelementen. År 2015.

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 2015.

Trafikelement <i>Traffic element</i>	Olyckor <i>Accidents</i>			Skadade personer <i>Injured persons</i>											
	Summa <i>Total</i>	varav med <i>of which with</i>		Summa <i>Total</i>	varav <i>of which</i>							svårt skadade <i>severely injured</i>			
		dödlig utgång <i>fatalities</i>	personskada <i>personal injuries</i>		dödade <i>killed</i>			svårt skadade <i>severely injured</i>							
			svår <i>severe</i>		Summa <i>Total</i>	Man <i>Man</i>	Kvinna <i>Woman</i>	Okänd <i>Unknown</i>	Summa <i>Total</i>	Man <i>Man</i>	Kvinna <i>Woman</i>	Okänd <i>Unknown</i>			
Moped – moped	3	-	-	3	3	-	-	-	-	3	1	2	-		
Moped – cykel	7	-	-	7	7	-	-	-	-	7	5	2	-		
Moped – gående	5	-	-	5	5	-	-	-	-	5	3	2	-		
Moped – djur	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-		
Moped – traktor	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-		
Moped – övrigt	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-		
Cykel – cykel	29	-	-	29	35	-	-	-	-	35	20	14	1		
Cykel – gående	16	-	-	16	16	-	-	-	-	16	7	9	-		
Cykel – djur	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-		
Cykel – traktor	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-		
Cykel – övrigt	3	-	-	3	3	-	-	-	-	3	3	-	-		
Gående – traktor	2	-	-	2	2	-	-	-	-	2	1	1	-		
Gående – övrigt	6	-	-	6	6	-	-	-	-	6	5	1	-		
Traktor – traktor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Traktor – djur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Traktor – övrigt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Övrigt – djur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Övrigt – övrigt	2	-	-	2	4	-	-	-	-	4	-	4	-		

Tabell 1.5: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada, och därvid dödade och och svårt skadade personer efter hastighet och vägtyp. År 2014.
 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 2014.

Hastighet Speed Vägtyp Type of road	Olyckor Accidents		Skadade personer Injured persons		Kvot per 100 olyckor Rate per 100 accidents		Dödade och skadade Killed and injured severely	Dödade Killed
	Summa Total	varav med dödlig utgång fatalities	varav personskada personal injuries svår severe	Summa Total	varav dödade killed	skadade injured		
Samtliga	2 252	240	2 012	2 704	259	2 445	120	12
Motorväg	172	14	158	216	15	201	126	9
Motortrafikled	99	14	85	136	15	121	137	15
Annan allmän väg	1 259	161	1 098	1 562	176	1 386	124	14
Gata	456	29	427	501	29	472	110	6
Enskild väg	17	-	17	19	-	19	112	-
Övrig väg/torg etc.	82	6	76	88	7	81	107	9
Uppgift saknas	167	16	151	182	17	165	109	10
Samtliga	2 252	240	2 012	2 704	259	2 445	120	12
120 km/h	24	4	20	34	4	30	142	17
110 km/h	87	5	82	112	5	107	129	6
100 km/h	90	14	76	121	15	106	134	17
90 km/h	192	31	161	263	38	225	137	20
80 km/h	213	27	186	279	30	249	131	14
70 km/h	439	56	383	527	58	469	120	13
60 km/h	58	6	52	74	6	68	128	10
50 km/h	464	38	426	527	41	486	114	9
40 km/h	107	4	103	120	4	116	112	4
30 km/h	88	4	84	92	4	88	105	5
Uppgift saknas	490	51	439	555	54	501	113	11
120 km/h	24	4	20	34	4	30	142	17
Motorväg	23	4	19	33	4	29	143	17
Motortrafikled	-	-	-	-	-	-	-	-
Annan allmän väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Gata	-	-	-	-	-	-	-	-
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	1	-	1	1	-	1	-	-
110 km/h	87	5	82	112	5	107	129	6
Motorväg	74	5	69	93	5	88	126	7
Motortrafikled	4	-	4	9	-	9	-	-
Annan allmän väg	8	-	8	9	-	9	-	-
Gata	-	-	-	-	-	-	-	-
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	1	-	1	1	-	1	-	-
100 km/h	90	14	76	121	15	106	134	17
Motorväg	18	1	17	20	1	19	111	6
Motortrafikled	21	5	16	26	5	21	124	24
Annan allmän väg	47	7	40	67	8	59	143	17
Gata	1	-	1	4	-	4	-	-
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	3	1	2	4	1	3	-	-
90 km/h	192	31	161	263	38	225	137	20
Motorväg	8	1	7	12	2	10	-	-
Motortrafikled	13	2	11	22	3	19	169	23
Annan allmän väg	163	26	137	215	30	185	132	18
Gata	3	-	3	7	-	7	-	-
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	5	2	3	7	3	4	-	-
80 km/h	213	27	186	279	30	249	131	14
Motorväg	16	1	15	19	1	18	119	6
Motortrafikled	16	2	14	20	2	18	125	13
Annan allmän väg	176	23	153	235	26	209	134	15
Gata	2	1	1	2	1	1	-	-
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	3	-	3	3	-	3	-	-
70 km/h	439	56	383	527	58	469	120	13
Motorväg	16	1	15	20	1	19	125	6
Motortrafikled	22	2	20	32	2	30	145	9
Annan allmän väg	362	52	310	431	54	377	119	15
Gata	16	-	16	20	-	20	125	-
Enskild väg	8	-	8	9	-	9	-	-
Övrig väg/torg etc.	1	-	1	1	-	1	-	-
Uppgift saknas	14	1	13	14	1	13	100	7
60 km/h	58	6	52	74	6	68	128	10
Motorväg	-	-	-	-	-	-	-	-
Motortrafikled	1	-	1	1	-	1	-	-
Annan allmän väg	50	6	44	66	6	60	132	12
Gata	5	-	5	5	-	5	-	-
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	1	-	1	1	-	1	-	-
Uppgift saknas	1	-	1	1	-	1	-	-
50 km/h	464	38	426	527	41	486	114	9
Motorväg	4	-	4	4	-	4	-	-
Motortrafikled	9	1	8	10	1	9	-	-
Annan allmän väg	224	23	201	269	26	243	120	12
Gata	213	14	199	228	14	214	107	7
Enskild väg	2	-	2	3	-	3	-	-
Övrig väg/torg etc.	6	-	6	7	-	7	-	-
Uppgift saknas	6	-	6	6	-	6	-	-
40 km/h	107	4	103	120	4	116	112	4
Motorväg	-	-	-	-	-	-	-	-
Motortrafikled	-	-	-	-	-	-	-	-
Annan allmän väg	32	3	29	35	3	32	109	9
Gata	68	1	67	78	1	77	115	1
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	3	-	3	3	-	3	-	-
Uppgift saknas	4	-	4	4	-	4	-	-

Tabell 1.5: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada, och därvid dödade och svårt skadade personer efter hastighet och vägtyp. År 2014.

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 2014.

Hastighet Speed Vägtyp Type of road	Olyckor Accidents		Skadade personer Injured persons		Kvot per 100 olyckor Rate per 100 accidents		Dödade och skadade Killed and injured	Dödade Killed
	Summa Total	varav med dödlig utgång fatalities	varav of which dödade killed	personskada personal injuries svår severe	Summa Total	varav of which dödade killed		
Samtliga	2 252	240	2 012	2 704	259	2 445	120	12
30 km/h	88	4	84	92	4	88	105	5
Motorväg	-	-	-	-	-	-	-	-
Motortrafikled	-	-	-	-	-	-	-	-
Annan allmän väg	25	1	24	26	1	25	104	4
Gata	57	3	54	60	3	57	105	5
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg/torg etc.	4	-	4	4	-	4	-	-
Uppgift saknas	2	-	2	2	-	2	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppgift saknas	490	51	439	555	54	501	113	11
Motorväg	13	1	12	15	1	14	115	8
Motortrafikled	13	2	11	16	2	14	123	15
Annan allmän väg	172	20	152	209	22	187	122	13
Gata	91	10	81	97	10	87	107	11
Enskild väg	7	-	7	7	-	7	-	-
Övrig väg/torg etc.	67	6	61	72	7	65	107	10
Uppgift saknas	127	12	115	139	12	127	109	9

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 2015.
 Table 2.1: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by traffic elements involved, type of accident and county/city. Year 2015.

Län County	Dödade personer Persons killed												
	Summa Total	Motorfordon singel Motorvehicle single	Motorfordon – Motorfordon Motor vehicle – Motor vehicle					Motorfordon – Motor vehicle –				Övriga Other	
			Omkörning, filbyte Passing and lane change	Upphinnande Rearend collision	Möte Oncoming vehicle	Avsväng Turning at intersection	Korsväg Crossroad	Övriga Other	–Moped –Moped	–Cykel –Cycle	–Gående –Pedestrian	–Vilt –Game	
Hela riket	259	96	1	4	54	12	20	-	3	13	28	11	17
Stockholms län	14	1	-	-	3	2	1	-	-	2	5	-	-
varav Stockholm kommun	4	-	-	-	1	1	-	-	-	-	2	-	-
Uppsala län	8	2	-	-	4	-	2	-	-	-	-	-	-
Södermanlands län	7	3	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	2
Östergötlands län	6	2	-	-	2	-	1	-	-	1	-	-	-
Jönköpings län	13	5	-	-	-	1	2	-	-	1	1	2	1
Kronobergs län	9	3	-	1	2	1	1	-	-	-	-	1	-
Kalmar län	8	2	-	-	-	1	-	-	-	-	3	1	1
Gotlands län	2	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Blekinge län	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skåne län	35	11	-	-	6	2	1	-	1	2	9	1	2
varav Malmö kommun	6	1	-	-	-	-	-	-	1	1	2	-	1
Hallands län	11	4	-	1	1	2	-	-	-	-	2	1	-
Västra Götalands län	41	14	1	1	10	1	4	-	1	2	4	2	1
varav Göteborg kommun	6	3	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-	-
Värmlands län	9	3	-	-	2	1	3	-	-	-	-	-	-
Örebro län	12	5	-	-	4	-	-	-	-	-	1	1	1
Västmanlands län	11	6	-	-	2	-	2	-	-	1	-	-	-
Dalarnas län	15	8	-	-	4	-	1	-	-	-	-	1	1
Gävleborgs län	19	7	-	1	3	-	1	-	-	1	2	-	4
Västernorrlands län	6	4	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-
Jämtlands län	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Västerbottens län	12	3	-	-	3	-	-	-	-	3	-	-	3
Norrbottnens län	14	6	-	-	6	-	-	-	1	-	-	-	1

Tabell 2.2: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och månad, veckodag och tid på dygnet. År 2015.
 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 2015.

Månad Month	Dödade personer Persons killed												
	Summa Total	Motorfordon singel Motorvehicle single	Motorfordon – Motorfordon Motor vehicle – Motor vehicle						Motorfordon – Motor vehicle –				Övriga Other
Dag Day			Omkörning, filbyte Passing and lane change	Upphinnande Rearend collision	Möte Oncoming vehicle	Avsväng Turning at intersection	Korsväg Crossroad	Övriga Other	–Moped –Moped	–Cykel –Cycle	–Gående –Pedestrian	–Vilt –Game	
Timme Hour													
Samtliga	259	96	1	4	54	12	20	-	3	13	28	11	17
Januari	13	4	-	-	5	-	1	-	-	1	1	-	1
Februari	17	6	-	-	3	-	2	-	-	1	3	1	1
Mars	14	6	-	-	2	-	1	-	-	-	3	-	2
April	13	5	-	-	2	-	1	-	-	2	2	1	-
Maj	17	10	-	-	4	1	1	-	-	-	1	-	-
Juni	31	12	-	-	8	-	2	-	1	1	4	1	2
Juli	29	12	-	-	5	2	1	-	-	1	1	4	3
Augusti	24	7	1	-	1	4	3	-	-	1	2	1	4
September	30	12	-	2	5	2	2	-	1	4	1	1	-
Oktober	29	8	-	1	9	1	2	-	-	1	3	1	3
November	18	9	-	1	2	-	1	-	-	1	3	1	-
December	24	5	-	-	8	2	3	-	1	-	4	-	1
Samtliga	259	96	1	4	54	12	20	-	3	13	28	11	17
Måndag	39	11	-	-	13	-	2	-	-	5	5	1	2
Tisdag	26	13	-	1	5	2	-	-	-	1	2	1	1
Onsdag	34	10	1	-	10	2	5	-	2	-	2	-	2
Torsdag	34	8	-	1	9	4	3	-	-	1	5	2	1
Freitag	41	19	-	1	7	1	-	-	-	3	5	3	2
Lördag	47	18	-	-	6	1	9	-	-	1	5	1	6
Söndag	38	17	-	1	4	2	1	-	1	2	4	3	3
Samtliga	259	96	1	4	54	12	20	-	3	13	28	11	17
00:00-01:59	9	4	-	1	1	-	1	-	-	1	-	1	-
02:00-03:59	16	11	-	-	-	-	1	-	-	-	1	1	2
04:00-05:59	6	4	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-
06:00-07:59	20	7	-	-	9	-	1	-	-	1	1	-	1
08:00-09:59	19	6	-	-	2	1	2	-	-	1	3	1	3
10:00-11:59	22	8	-	-	4	1	3	-	-	1	2	-	3
12:00-13:59	27	5	-	-	8	5	2	-	-	3	2	1	1
14:00-15:59	32	11	-	1	8	2	4	-	-	1	2	1	2
16:00-17:59	42	8	-	-	7	2	4	-	1	5	11	1	3
18:00-19:59	23	5	1	2	8	1	2	-	-	-	3	-	1
20:00-21:59	18	9	-	-	4	-	-	-	1	-	1	3	-
22:00-23:59	23	16	-	-	2	-	-	-	1	-	2	1	1
Okänd tid	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabell 2.3: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, område, väder, väglag och ljusförhållande. År 2015.
 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 2015.

Omständigheter Circumstances	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	259	96	1	4	54	12	20	3	13	28	11	17	
Trafikmiljö													
Tättbebyggt område	58	18	-	-	3	3	5	-	1	8	18	-	2
Ej tättbebyggt område	189	75	1	4	51	9	15	-	2	5	6	10	11
Uppgift saknas	12	3	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	4
Vägtyp													
Motorväg	15	7	-	2	1	2	-	-	-	-	1	2	-
Motortrafikled	15	5	-	1	3	3	-	-	-	-	1	2	-
Annan allmän väg	176	74	1	-	48	4	14	-	1	8	12	6	8
Gata	29	3	-	-	1	1	5	-	-	5	10	1	3
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg, torg etc.	7	2	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	3
Uppgift saknas	17	5	-	1	1	2	1	-	1	-	3	-	3
Hastighetsbegränsning													
120 km/h	4	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-
110 km/h	5	4	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
100 km/h	15	4	-	2	3	1	2	-	-	-	1	2	-
90 km/h	38	8	-	-	15	4	2	-	1	1	-	4	3
80 km/h	30	11	1	-	9	-	2	-	-	3	1	1	2
70 km/h	58	33	-	1	13	3	2	-	1	-	3	-	2
60 km/h	6	-	-	-	2	-	-	-	-	4	-	-	-
50 km/h	41	16	-	-	5	1	7	-	-	3	9	-	-
40 km/h	4	2	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-
30 km/h	4	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	1
Uppgift saknas	54	15	-	-	6	3	5	-	1	1	11	3	9
Område													
Sträcka	196	89	-	4	51	1	3	-	2	5	16	11	14
Korsning	48	-	1	-	3	11	17	-	-	7	8	-	1
Trafikplats	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rondell	5	3	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-
Annat / Uppgift saknas	10	4	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	2
Väder													
Uppehållsväder	205	80	1	4	42	11	19	-	3	13	14	8	10
Dis/dimma	4	1	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-
Regn	21	6	-	-	5	1	1	-	-	-	6	1	1
Snöfall el. snöblandat regn	9	3	-	-	4	-	-	-	-	-	1	-	1
Uppgift saknas	20	6	-	-	1	-	-	-	-	-	6	2	5
Väglag där vägbanan													
Torr	154	59	1	3	29	11	13	-	2	12	11	5	8
Vät/fuktig	63	24	-	1	14	1	6	-	1	1	10	3	2
Is/snö	25	8	0	0	11	0	1	0	0	0	2	1	2
- varav tjock is/packad snö	7	2	-	-	2	-	1	-	-	-	-	-	2
- varav tunn is (synlig väg)	10	3	-	-	5	-	-	-	-	-	1	1	-
- varav lös snö/snömodd	8	3	-	-	4	-	-	-	-	-	1	-	-
Uppgift saknas	17	5	-	-	-	-	-	-	-	-	5	2	5
Ljusförhållande													
Dagsljus	146	45	1	1	37	10	15	-	1	11	12	3	10
Mörker	74	34	-	2	13	-	5	-	1	1	11	6	1
- varav tänd belysning	23	10	-	-	3	-	1	-	1	1	7	-	-
Gryning/skymning	21	9	-	1	4	2	-	-	1	1	-	-	3
- varav tänd belysning	3	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	1
Uppgift saknas	18	8	-	-	-	-	-	-	-	-	5	2	3

Tabell 2.4: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och trafikantgrupp. År 2015.
 Table 2.4: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by traffic elements involved, type of accident and road user. Year 2015.

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	259	96	1	4	54	12	20		-	3	13	28	11	17
Personbilsförare	102	48	-	2	35	3	8		-	-	-	-	4	2
Personbilspassagerare	42	22	-	1	9	3	5		-	-	-	-	2	-
Annan bilförare	11	6	-	-	4	-	-		-	-	-	-	1	-
Annan bilpassagerare	4	3	-	1	-	-	-		-	-	-	-	-	-
Motorcykelförare	42	16	1	-	5	6	7		-	1	-	-	4	2
Motorcykelpassagerare	2	1	-	-	1	-	-		-	-	-	-	-	-
Mopedister	5	-	-	-	-	-	-		-	2	-	-	-	3
Cyklister	17	-	-	-	-	-	-		-	-	13	-	-	4
Gående	28	-	-	-	-	-	-		-	-	-	28	-	-
Övriga och okända	6	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	6

Tabell 3.1: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och län/storstad. År 2015.
 Table 3.1: Persons killed in road traffic accidents reported by the police, by group of road users and county/city. Year 2015.

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	259	102	42	11	4	42	2	5	17	28	6
Stockholms län	14	1	1	1	1	3	-	-	2	5	-
varav Stockholms kommun	4	-	-	-	-	2	-	-	-	2	-
Uppsala län	8	5	2	-	-	1	-	-	-	-	-
Södermanlands län	7	2	-	1	1	1	-	-	-	-	2
Östergötlands län	6	5	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Jönköpings län	13	3	3	1	-	3	-	-	1	1	1
Kronobergs län	9	6	-	2	-	1	-	-	-	-	-
Kalmar län	8	2	-	-	-	3	-	-	-	3	-
Gotlands län	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Blekinge län	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skåne län	35	9	6	-	1	6	-	-	4	9	-
varav Malmö kommun	6	1	-	-	-	1	-	-	2	2	-
Hallands län	11	5	2	-	1	-	1	-	-	2	-
Västra Götalands län	41	15	2	2	-	13	1	2	2	4	-
varav Göteborgs kommun	6	3	2	-	-	1	-	-	-	-	-
Värmlands län	9	5	2	-	-	2	-	-	-	-	-
Örebro län	12	4	4	1	-	1	-	-	-	1	1
Västmanlands län	11	5	3	1	-	1	-	-	1	-	-
Dalarnas län	15	7	6	-	-	1	-	-	-	-	1
Gävleborgs län	19	5	4	1	-	4	-	-	2	2	1
Västernorrlands län	6	4	1	-	-	-	-	-	-	1	-
Jämtlands län	3	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Västerbottens län	12	4	2	-	-	1	-	1	4	-	-
Norrbottnens län	14	8	2	1	-	1	-	2	-	-	-

Tabell 3.2: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och månad, veckodag respektive tid på dygnet. År 2015.
 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 2015.

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	259	102	42	11	4	42	2	5	17	28	6
Januari	13	7	1	2	-	-	-	-	2	1	-
Februari	17	9	3	-	-	1	-	-	1	3	-
Mars	14	5	1	1	1	2	-	-	-	3	1
April	13	4	2	1	1	1	-	-	2	2	-
Maj	17	8	6	-	-	2	-	-	-	1	-
Juni	31	13	3	2	1	4	-	1	2	4	1
Juli	29	3	7	1	-	11	2	1	3	1	-
Augusti	24	9	-	-	-	9	-	1	1	2	2
September	30	16	4	-	-	5	-	-	4	1	-
Oktober	29	8	7	2	-	6	-	1	1	3	1
November	18	8	3	1	1	1	-	-	1	3	-
December	24	12	5	1	-	-	-	1	-	4	1
Samtliga	259	102	42	11	4	42	2	5	17	28	6
Måndag	39	19	2	3	1	4	-	-	5	5	-
Tisdag	26	12	7	2	-	1	-	-	2	2	-
Onsdag	34	12	3	1	-	13	-	1	1	2	1
Torsdag	34	15	5	2	-	5	-	1	1	5	-
Fredag	41	18	6	1	1	6	-	-	3	5	1
Lördag	47	16	10	-	2	6	1	2	2	5	3
Söndag	38	10	9	2	-	7	1	1	3	4	1
Samtliga	259	102	42	11	4	42	2	5	17	28	6
00:00-01:59	9	4	3	-	-	1	-	-	1	-	-
02:00-03:59	16	6	1	-	2	3	1	1	-	1	1
04:00-05:59	6	5	1	-	-	-	-	-	-	-	-
06:00-07:59	20	10	3	1	-	3	-	-	1	1	1
08:00-09:59	19	8	1	-	-	3	-	-	3	3	1
10:00-11:59	22	8	-	5	-	3	1	1	1	2	1
12:00-13:59	27	9	6	1	-	5	-	-	3	2	1
14:00-15:59	32	13	6	3	-	6	-	-	2	2	-
16:00-17:59	42	11	5	1	-	6	-	2	5	11	1
18:00-19:59	23	10	4	-	1	4	-	-	1	3	-
20:00-21:59	18	9	4	-	1	3	-	-	-	1	-
22:00-23:59	23	8	8	-	-	4	-	1	-	2	-
Okänd tid	2	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-

Tabell 3.3: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, område, väder, väglag och ljusförhållande. År 2015.
 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 2015.

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	259	102	42	11	4	42	2	5	17	28	6
Trafikmiljö											
Tättbebyggt område	58	11	9	1	-	10	-	1	8	18	-
Ej tättbebyggt område	189	90	33	9	4	30	2	3	7	6	5
Uppgift saknas	12	1	-	1	-	2	-	1	2	4	1
Vägtyp											
Motorväg	15	8	2	2	2	-	-	-	-	1	-
Motortrafikled	15	5	4	-	1	4	-	-	-	1	-
Annan allmän väg	176	82	32	9	1	26	1	1	10	12	2
Gata	29	2	2	-	-	7	-	1	6	10	1
Enskild väg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrig väg, torg etc.	7	-	-	-	-	2	1	1	-	1	2
Uppgift saknas	17	5	2	-	-	3	-	2	1	3	1
Hastighetsbegränsning											
120 km/h	4	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-
110 km/h	5	2	-	1	1	-	-	-	-	1	-
100 km/h	15	9	3	-	-	2	-	-	-	1	-
90 km/h	38	20	11	1	-	4	-	1	1	-	-
80 km/h	30	14	4	2	1	4	-	-	4	1	-
70 km/h	58	33	6	3	1	9	-	1	-	3	2
60 km/h	6	1	-	1	-	-	-	-	4	-	-
50 km/h	41	7	10	-	-	12	-	-	3	9	-
40 km/h	4	1	-	-	-	2	-	-	-	1	-
30 km/h	4	1	-	-	-	-	-	1	1	1	-
Uppgift saknas	54	13	7	2	-	9	2	2	4	11	4
Område											
Sträcka	196	89	32	11	4	25	1	4	9	16	5
Korsning	48	12	8	-	-	13	-	-	7	8	-
Trafikplats	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rondell	5	-	2	-	-	1	-	-	1	1	-
Annat/Uppgift saknas	10	1	-	-	-	3	1	1	-	3	1
Väder											
Uppehållsväder	205	82	37	6	4	38	2	3	14	14	5
Dis/dimma	4	3	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Regn	21	7	3	2	-	2	-	1	-	6	-
Snöfall el. snöblandat regn	9	7	-	1	-	-	-	-	-	1	-
Uppgift saknas	20	3	2	2	-	2	-	1	3	6	1
Väglag där vägbanan											
Torr	154	54	28	5	2	33	2	2	13	11	4
Vätfuktig	63	30	9	3	1	7	-	2	1	10	-
Is/snö	25	15	4	2	1	-	-	-	-	2	1
- varav tjock is/packad snö	7	2	2	2	-	-	-	-	-	-	1
- varav tunn is (synlig väg)	10	6	2	-	1	-	-	-	-	1	-
- varav lös snö/snömodd	8	7	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Uppgift saknas	17	3	1	1	-	2	-	1	3	5	1
Ljusförhållande											
Dagsljus	146	56	21	8	-	28	1	2	14	12	4
Mörker	74	35	14	1	4	7	1	-	1	11	-
- varav tänd belysning	23	6	5	-	1	3	-	-	1	7	-
Gryning/skymning	21	8	5	1	-	3	-	2	1	-	1
- varav tänd belysning	3	-	1	-	-	1	-	-	1	-	-
Uppgift saknas	18	3	2	1	-	4	-	1	1	5	1

Tabell 4.1: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2015.
 Table 4.1: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age and county/city. Year 2015.

Län County	Ålder Age																	Okänd Unknown
	Summa Total	0	1-3	4-6	7-9	10-12	13-14	15	16-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-	
Dödade	259	1	2			3	1	3	6	12	23	44	26	30	38	35	35	
Stockholms län	14	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	1	2	1	4	1	2	-
varav Stockholm kommun	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-	1	-
Uppsala län	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	-	-	2	2	1	-
Södermanlands län	7	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	1	1	-	1	1	1	-
Östergötlands län	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	2	-	-	2	-
Jönköpings län	13	-	-	-	-	-	-	-	-	1	3	1	1	3	1	2	1	-
Kronobergs län	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	1	4	-	2	-
Kalmar län	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	3	2	1	-
Gotlands län	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-
Blekinge län	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	1	-	1	-
Skåne län	35	-	-	-	-	1	-	1	-	3	1	3	3	4	8	4	7	-
varav Malmö kommun	6	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	3	1	-	-
Hallands län	11	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	1	2	1	1	-	4	-
Västra Götalands län	41	-	-	-	-	-	-	1	-	1	4	11	5	4	4	6	5	-
varav Göteborgs kommun	6	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	2	1	-	-	-	1	-
Värmlands län	9	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	1	1	-	2	1	2	-
Örebro län	12	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	5	4	-	-	2	-	-
Västmanlands län	11	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	5	1	-	3	-	-	-
Dalarnas län	15	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	2	1	6	1	1	1	-
Gävleborgs län	19	1	1	-	-	-	-	-	2	1	2	1	2	2	-	6	1	-
Västernorrlands län	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2	1	-	1	-
Jämtlands län	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-
Västerbottens län	12	-	-	-	-	-	-	-	2	1	-	5	-	-	-	3	1	-
Norrbottnens län	14	-	-	-	-	-	-	-	1	1	2	1	1	2	1	4	1	-

Tabell 4.1: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2015.
 Table 4.1: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age and county/city. Year 2015.

Län County	Ålder Age																	Okänd Unknown
	Summa Total	0	1-3	4-6	7-9	10-12	13-14	15	16-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-	
Svårt skadade	2 445	2	8	20	14	23	37	52	102	120	344	433	366	328	257	184	134	21
Stockholms län	460	-	1	3	4	3	4	15	12	17	54	95	82	72	47	25	19	7
varav Stockholm kommun	170	-	-	1	2	1	2	5	2	5	19	33	35	28	17	10	9	1
Uppsala län	121	-	-	1	1	1	1	1	8	7	15	31	19	14	11	5	6	-
Södermanlands län	74	-	-	1	-	-	-	1	5	3	13	16	11	7	7	2	6	2
Östergötlands län	86	-	-	-	1	1	1	-	2	6	8	14	9	8	15	12	8	1
Jönköpings län	105	-	-	1	2	1	4	1	4	11	12	22	11	15	10	5	6	-
Kronobergs län	50	-	-	-	-	-	-	2	2	1	5	9	6	7	3	8	7	-
Kalmar län	83	-	-	1	1	3	-	1	5	2	12	10	15	9	9	8	6	1
Gotlands län	17	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	2	4	2	1	3	1	-
Blekinge län	30	-	1	1	-	-	-	1	-	-	5	6	4	3	3	3	3	-
Skåne län	307	1	1	2	-	3	9	3	13	20	41	48	49	41	26	24	22	4
varav Malmö kommun	42	1	1	1	-	1	-	-	2	2	5	9	2	5	6	4	3	-
Hallands län	102	-	1	1	-	2	1	6	4	3	15	16	19	16	11	4	3	-
Västra Götalands län	361	1	2	4	2	1	-	9	25	15	46	56	59	56	38	29	15	3
varav Göteborgs kommun	85	-	1	1	1	-	-	1	10	-	10	9	19	11	11	6	3	2
Värmlands län	37	-	1	1	-	1	-	1	1	1	4	8	6	4	6	2	1	-
Örebro län	55	-	-	-	-	-	1	1	2	1	10	7	7	6	10	6	3	1
Västmanlands län	80	-	-	2	2	1	3	3	1	3	14	16	12	11	6	3	3	-
Dalarnas län	72	-	-	1	1	3	2	2	2	3	9	15	9	7	9	5	4	-
Gävleborgs län	93	-	-	1	-	2	1	-	3	7	25	20	5	16	7	5	-	1
Västernorrlands län	91	-	-	-	-	1	1	-	7	4	15	16	12	10	12	7	6	-
Jämtlands län	45	-	-	-	-	-	-	1	1	3	11	5	3	5	7	4	4	1
Västerbottens län	92	-	-	-	-	-	4	3	2	8	15	9	13	7	14	11	6	-
Norrbottnens län	84	-	1	-	-	-	5	1	2	5	12	12	11	12	5	13	5	-

Tabell 4.1: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2015.
 Table 4.1: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age and county/city. Year 2015.

Län County	Ålder Age																	Okänd Unknown
	Summa Total	0	1-3	4-6	7-9	10-12	13-14	15	16-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-	
Lindrigt skadade	17 198	33	121	158	203	259	232	425	618	998	2 375	3 285	2 548	2 342	1 687	1 025	742	147
Stockholms län	3 402	4	19	32	35	40	34	80	85	132	400	692	584	565	360	171	117	52
<i>varav Stockholm kommun</i>	<i>1 450</i>	<i>2</i>	<i>9</i>	<i>7</i>	<i>10</i>	<i>12</i>	<i>12</i>	<i>13</i>	<i>21</i>	<i>48</i>	<i>170</i>	<i>324</i>	<i>261</i>	<i>273</i>	<i>167</i>	<i>62</i>	<i>34</i>	<i>25</i>
Uppsala län	400	-	2	4	4	9	4	8	6	21	73	71	57	62	36	19	16	8
Södermanlands län	560	3	5	3	7	14	8	11	14	26	73	134	80	76	50	37	17	2
Östergötlands län	626	3	5	5	8	11	9	14	17	33	111	122	83	82	66	39	17	1
Jönköpings län	681	-	3	2	5	13	4	23	28	47	117	137	86	74	60	34	47	1
Kronobergs län	414	2	1	4	4	7	6	11	19	33	59	88	55	46	33	24	21	1
Kalmar län	541	1	6	6	6	9	9	13	26	39	73	83	68	64	47	43	41	7
Gotlands län	137	1	-	4	2	5	1	3	7	5	24	20	20	16	12	9	8	-
Blekinge län	323	-	3	2	6	6	6	17	13	24	36	52	54	37	27	28	12	-
Skåne län	2 774	2	17	26	23	34	44	76	120	151	391	550	408	374	292	148	108	10
<i>varav Malmö kommun</i>	<i>751</i>	<i>1</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>5</i>	<i>12</i>	<i>11</i>	<i>16</i>	<i>27</i>	<i>32</i>	<i>96</i>	<i>170</i>	<i>118</i>	<i>118</i>	<i>74</i>	<i>32</i>	<i>25</i>	<i>5</i>
Hallands län	532	1	6	4	8	9	8	23	24	29	73	82	76	72	53	41	23	-
Västra Götalands län	2 931	4	19	27	37	41	42	56	103	195	401	588	436	389	281	151	127	34
<i>varav Göteborgs kommun</i>	<i>959</i>	<i>1</i>	<i>3</i>	<i>9</i>	<i>11</i>	<i>13</i>	<i>6</i>	<i>12</i>	<i>22</i>	<i>47</i>	<i>127</i>	<i>217</i>	<i>151</i>	<i>142</i>	<i>95</i>	<i>47</i>	<i>36</i>	<i>20</i>
Värmlands län	471	3	3	5	9	3	6	6	17	32	56	74	74	64	46	42	21	10
Örebro län	375	-	2	1	6	3	7	9	13	23	56	82	52	55	26	24	14	2
Västmanlands län	588	1	3	6	4	11	13	11	18	35	88	109	85	91	55	29	26	3
Dalarnas län	371	2	7	5	8	4	4	7	13	28	65	60	36	45	40	24	20	3
Gävleborgs län	318	2	5	4	4	7	2	8	16	31	43	47	39	40	29	22	16	3
Västernorrlands län	560	-	3	5	6	11	8	18	31	32	78	94	84	63	63	43	17	4
Jämtlands län	263	2	2	3	3	4	4	3	11	14	38	39	47	33	24	15	19	2
Västerbottens län	457	1	5	9	7	8	4	12	17	32	61	83	63	46	40	36	29	4
Norrbottnens län	474	1	5	1	11	10	9	16	20	36	59	78	61	48	47	46	26	-

Tabell 4.1: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2015.
 Table 4.1: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age and county/city. Year 2015.

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	19 902	36	131	178	217	285	270	480	726	1 130	2 742	3 762	2 940	2 700	1 982	1 244	911	168
Stockholms län	3 876	4	20	35	39	43	38	96	97	150	455	788	668	638	411	197	138	59
varav Stockholm kommun	1 624	2	9	8	12	13	14	18	23	53	189	358	296	302	185	72	44	26
Uppsala län	529	-	2	5	5	10	5	9	14	28	89	104	76	76	49	26	23	8
Södermanlands län	641	3	5	4	7	14	9	12	19	29	87	151	92	83	58	40	24	4
Östergötlands län	718	3	5	5	9	12	10	14	19	39	120	136	93	92	81	51	27	2
Jönköpings län	799	-	3	3	7	14	8	24	32	59	132	160	98	92	71	41	54	1
Kronobergs län	473	2	1	4	4	7	6	13	21	34	65	98	61	54	40	32	30	1
Kalmar län	632	1	6	7	7	12	9	14	31	41	85	93	83	75	59	53	48	8
Gotlands län	156	1	-	4	2	5	1	3	8	5	27	23	24	18	14	12	9	-
Blekinge län	357	-	4	3	6	6	6	18	13	24	41	59	59	40	31	31	16	-
Skåne län	3 116	3	18	28	23	38	53	80	133	174	433	601	460	419	326	176	137	14
varav Malmö kommun	799	2	5	6	5	13	11	17	29	34	101	179	120	124	83	37	28	5
Hallands län	645	1	7	5	8	12	9	29	28	32	89	99	97	89	65	45	30	-
Västra Götalands län	3 333	5	21	31	39	42	42	66	128	211	451	655	500	449	323	186	147	37
varav Göteborgs kommun	1 050	1	4	10	12	13	6	13	32	48	138	228	171	153	106	53	40	22
Värmlands län	517	3	4	6	9	4	6	7	19	34	60	83	81	68	54	45	24	10
Örebro län	442	-	2	1	6	3	8	10	15	25	66	94	63	61	36	32	17	3
Västmanlands län	679	1	3	8	6	12	16	14	19	39	103	130	98	102	64	32	29	3
Dalarnas län	458	2	7	6	9	8	6	9	15	31	76	77	46	58	50	30	25	3
Gävleborgs län	430	3	6	5	4	9	3	8	21	39	70	68	46	58	36	33	17	4
Västernorrlands län	657	-	3	5	6	12	9	18	38	36	94	111	96	75	76	50	24	4
Jämtlands län	311	2	3	3	3	4	4	4	12	17	50	44	50	38	31	19	24	3
Västerbottens län	561	1	5	9	7	8	8	15	21	41	76	97	76	53	54	50	36	4
Norrbottnens län	572	1	6	1	11	10	14	17	23	42	73	91	73	62	53	63	32	-

Tabell 4.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2015.

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 2015.

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	259	1	2	-	-	3	1	3	6	12	23	44	26	30	38	35	35		-
Personbilsförare	102	-	-	-	-	-	-	-	-	8	13	16	9	11	16	17	12		-
Personbilspassagerare	42	-	1	-	-	-	-	-	3	2	4	9	4	6	-	4	9		-
Annan bilförare	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	3	2	3	1	-		-
Annan bilpassagerare	4	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	1	-	-	-		-
Motorcykelförare	42	-	-	-	-	-	1	1	-	2	13	8	4	8	3	2			-
Motorcykelpassagerare	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-			-
Mopedförare, -passagerare	5	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	2	-	-	-			-
Cykelförare, -passagerare	17	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	-	1	5	5	3			-
Gående	28	1	1	-	-	1	-	1	-	-	1	1	3	6	4	9			-
Övriga och okända	6	-	-	-	-	1	1	-	-	-	2	1	-	-	-	1	-		-
Män / Men	201	-	2	-	-	2	1	3	6	8	18	35	25	24	33	27	17		-
Personbilsförare	81	-	-	-	-	-	-	-	-	6	11	12	8	7	15	15	7		-
Personbilspassagerare	26	-	1	-	-	-	-	3	1	3	6	4	4	-	-	4			-
Annan bilförare	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	3	2	2	1	-		-
Annan bilpassagerare	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-			-
Motorcykelförare	40	-	-	-	-	-	1	1	-	1	13	8	4	7	3	2			-
Motorcykelpassagerare	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-			-
Mopedförare, -passagerare	5	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	2	-	-	-			-
Cykelförare, -passagerare	13	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	1	4	4	2			-
Gående	17	-	1	-	-	1	-	1	-	-	-	1	3	5	3	2			-
Övriga och okända	5	-	-	-	-	1	1	-	-	-	1	1	-	-	-	1	-		-
Kvinnor / Women	58	1	-	-	-	1	-	-	-	4	5	9	1	6	5	8	18		-
Personbilsförare	21	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	4	1	4	1	2	5		-
Personbilspassagerare	16	-	-	-	-	-	-	-	1	1	3	-	2	-	4	5			-
Annan bilförare	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-			-
Annan bilpassagerare	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-			-
Motorcykelförare	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-			-
Motorcykelpassagerare	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			-
Mopedförare, -passagerare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			-
Cykelförare, -passagerare	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	1	1			-
Gående	11	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	1	7			-
Övriga och okända	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-			-

Tabell 4.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2015.

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 2015.

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																	
Svårt skadade																		
Samtliga /All	2 445	2	8	20	14	23	37	52	102	120	344	433	366	328	257	184	134	21
Personbilsförare	993	-	-	-	-	-	1	-	4	63	153	214	173	139	99	84	57	6
Personbilspassagerare	402	1	4	10	3	6	11	10	25	27	81	74	43	28	31	21	20	7
Annan bilförare	103	-	-	-	-	-	-	-	-	2	16	19	20	20	17	7	2	-
Annan bilpassagerare	36	-	-	-	-	-	1	-	7	2	5	3	4	2	6	3	2	1
Motorcykelförare	232	-	-	-	-	1	1	-	9	3	29	44	46	45	37	14	2	1
Motorcykelpassagerare	16	-	-	1	-	-	-	-	-	1	3	4	4	2	1	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	110	-	-	-	-	1	9	28	32	4	4	4	10	11	3	3	1	-
Cykelförare, -passagerare	241	-	-	1	5	3	8	6	11	8	25	25	32	48	31	20	15	3
Gående	271	1	4	7	6	10	3	3	6	9	25	39	31	30	31	29	34	3
Övriga och okända	41	-	-	1	-	2	3	5	8	1	3	7	3	3	1	3	1	-
Män /Men	1 531	1	5	15	11	13	22	35	63	77	228	285	228	204	151	116	69	8
Personbilsförare	618	-	-	-	-	-	1	-	3	46	102	141	94	79	59	55	37	1
Personbilspassagerare	188	-	2	7	2	2	5	6	13	15	48	40	17	13	7	6	3	2
Annan bilförare	95	-	-	-	-	-	-	-	-	1	16	16	20	18	16	6	2	-
Annan bilpassagerare	19	-	-	-	-	-	-	-	3	1	2	3	4	1	2	2	-	1
Motorcykelförare	213	-	-	-	-	1	1	-	9	3	28	38	45	38	34	13	2	1
Motorcykelpassagerare	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	1	1	-	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	82	-	-	-	-	-	8	20	20	4	4	3	7	9	3	3	1	-
Cykelförare, -passagerare	145	-	-	1	4	2	6	4	6	4	13	14	22	31	14	12	11	1
Gående	138	1	3	6	5	7	1	2	2	2	12	23	17	11	16	16	12	2
Övriga och okända	28	-	-	1	-	1	-	3	7	1	1	6	1	3	-	3	1	-
Kvinnor / Women	905	1	3	5	3	10	15	17	39	43	116	148	138	124	106	68	65	4
Personbilsförare	370	-	-	-	-	-	-	-	1	17	51	73	79	60	40	29	20	-
Personbilspassagerare	212	1	2	3	1	4	6	4	12	12	33	34	26	15	24	15	17	3
Annan bilförare	8	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	2	1	1	-	-
Annan bilpassagerare	17	-	-	-	-	-	1	-	4	1	3	-	-	1	4	1	2	-
Motorcykelförare	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	6	1	7	3	1	-	-
Motorcykelpassagerare	11	-	-	1	-	-	-	-	-	1	1	3	3	1	1	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	28	-	-	-	-	1	1	8	12	-	-	1	3	2	-	-	-	-
Cykelförare, -passagerare	94	-	-	-	1	1	2	2	5	4	12	11	10	17	17	8	4	-
Gående	133	-	1	1	1	3	2	1	4	7	13	16	14	19	15	13	22	1
Övriga och okända	13	-	-	-	-	1	3	2	1	-	2	1	2	-	1	-	-	-

Tabell 4.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2015.

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 2015.

Trafikantgrupper Group of road users	Ålder Age																	Okänd Unknown
	Summa Total	0	1-3	4-6	7-9	10-12	13-14	15	16-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75+	
Lindrigt skadade																		
Samtliga / All	17 198	33	121	158	203	259	232	425	618	998	2 375	3 285	2 548	2 342	1 687	1 025	742	147
Personbilsförare	8 431	-	-	-	-	1	5	5	14	524	1 353	1 844	1 530	1 297	876	554	400	28
Personbilspassagerare	3 363	31	98	123	144	136	63	65	236	278	453	546	346	256	211	170	129	78
Annan bilförare	796	-	-	-	-	-	-	-	-	39	121	185	142	145	111	42	9	2
Annan bilpassagerare	260	1	1	2	3	5	7	8	19	20	48	41	30	32	18	12	11	2
Motorcykelförare	606	-	-	-	-	-	2	2	17	11	57	126	95	150	95	40	8	3
Motorcykelpassagerare	57	-	-	-	-	1	-	-	1	3	5	13	8	12	9	1	1	3
Mopedförare, -passagerare	756	-	-	3	-	2	36	259	170	30	51	61	28	41	43	14	8	10
Cykelförare, -passagerare	1 604	-	2	10	21	67	63	32	85	33	159	281	222	255	209	99	52	14
Gående	1 153	1	18	18	34	44	47	19	38	49	121	175	130	139	103	91	119	7
Övriga och okända	172	-	2	2	1	3	9	35	38	11	7	13	17	15	12	2	5	-
Män / Men	9 876	19	63	98	95	124	115	239	356	561	1 387	1 978	1 490	1 312	1 013	568	433	25
Personbilsförare	5 031	-	-	-	-	1	4	4	11	310	815	1 093	888	719	544	349	290	3
Personbilspassagerare	1 417	18	50	74	62	57	22	21	107	134	222	272	144	89	61	29	43	12
Annan bilförare	713	-	-	-	-	-	-	-	-	26	103	170	131	127	107	40	9	-
Annan bilpassagerare	131	1	-	1	-	2	5	2	7	10	27	19	21	17	9	4	6	-
Motorcykelförare	545	-	-	-	-	-	2	1	16	11	54	120	84	122	87	39	8	1
Motorcykelpassagerare	17	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4	3	2	2	1	-	1	2
Mopedförare, -passagerare	508	-	-	3	-	1	22	164	122	16	34	43	19	24	39	12	8	1
Cykelförare, -passagerare	858	-	2	6	12	41	30	17	51	16	66	155	122	135	113	57	32	3
Gående	535	-	9	12	21	21	24	10	19	25	57	94	65	65	41	36	33	3
Övriga och okända	121	-	2	2	-	1	6	20	23	11	5	9	14	12	11	2	3	-
Kvinnor / Women	7 220	14	58	60	108	135	117	186	262	437	988	1 307	1 058	1 030	674	457	309	20
Personbilsförare	3 376	-	-	-	-	-	1	1	3	214	538	751	642	578	332	205	110	1
Personbilspassagerare	1 894	13	48	49	82	79	41	44	129	144	231	274	202	167	150	141	86	14
Annan bilförare	81	-	-	-	-	-	-	-	-	13	18	15	11	18	4	2	-	-
Annan bilpassagerare	127	-	1	1	3	3	2	6	12	10	21	22	9	15	9	8	5	-
Motorcykelförare	59	-	-	-	-	-	-	1	1	-	3	6	11	28	8	1	-	-
Motorcykelpassagerare	39	-	-	-	-	1	-	-	1	1	10	6	10	8	1	-	-	-
Mopedförare, -passagerare	240	-	-	-	-	1	14	95	48	14	17	18	9	17	4	2	-	1
Cykelförare, -passagerare	739	-	-	4	9	26	33	15	34	17	93	126	100	120	96	42	20	4
Gående	614	1	9	6	13	23	23	9	19	24	64	81	65	74	62	55	86	-
Övriga och okända	51	-	-	-	1	2	3	15	15	-	2	4	3	3	1	-	2	-

Tabell 4.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2015.

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 2015.

Trafikantgrupper Group of road users	Ålder Age																	Okänd Unknown	
	Summa Total	0	1-3	4-6	7-9	10-12	13-14	15	16-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75+		
Summa / Sum																			
Samtliga / All	19 902	36	131	178	217	285	270	480	726	1 130	2 742	3 762	2 940	2 700	1 982	1 244	911	168	
Personbilsförare	9 526	-	-	-	-	1	6	5	18	595	1 519	2 074	1 712	1 447	991	655	469	34	
Personbilspassagerare	3 807	32	103	133	147	142	74	75	264	307	538	629	393	290	242	195	158	85	
Annan bilförare	910	-	-	-	-	-	-	-	-	41	138	205	165	167	131	50	11	2	
Annan bilpassagerare	300	1	1	2	3	5	8	8	26	23	53	45	35	35	24	15	13	3	
Motorcykelförare	880	-	-	-	-	1	3	3	27	14	88	183	149	199	140	57	12	4	
Motorcykelpassagerare	75	-	-	1	-	2	-	-	1	4	8	18	12	14	10	1	1	3	
Mopedförare, -passagerare	871	-	-	3	-	3	45	288	204	34	55	65	38	54	46	17	9	10	
Cykelförare, -passagerare	1 862	-	2	11	26	70	71	38	96	42	185	307	254	304	245	124	70	17	
Gående	1 452	3	23	25	40	55	50	23	44	58	146	215	162	172	140	124	162	10	
Övriga och okända	219	-	2	3	1	6	13	40	46	12	12	21	20	18	13	6	6	-	
Män / Men	11 608	20	70	113	106	139	138	277	425	646	1 633	2 298	1 743	1 540	1 197	711	519	33	
Personbilsförare	5 730	-	-	-	-	1	5	4	14	362	928	1 246	990	805	618	419	334	4	
Personbilspassagerare	1 631	18	53	81	64	59	27	27	123	150	273	318	165	106	68	35	50	14	
Annan bilförare	818	-	-	-	-	-	-	-	-	27	120	187	154	147	125	47	11	-	
Annan bilpassagerare	153	1	-	1	-	2	5	2	10	11	29	23	26	19	11	6	6	1	
Motorcykelförare	798	-	-	-	-	1	3	2	26	14	83	171	137	164	128	55	12	2	
Motorcykelpassagerare	23	-	-	-	-	-	-	-	-	2	6	5	3	3	1	-	1	2	
Mopedförare, -passagerare	595	-	-	3	-	1	30	185	144	20	38	46	26	35	42	15	9	1	
Cykelförare, -passagerare	1 016	-	2	7	16	43	36	21	57	21	80	169	144	167	131	73	45	4	
Gående	690	1	13	18	26	29	25	13	21	27	69	117	83	79	62	55	47	5	
Övriga och okända	154	-	2	3	-	3	7	23	30	12	7	16	15	15	11	6	4	-	
Kvinnor / Women	8 183	16	61	65	111	146	132	203	301	484	1 109	1 464	1 197	1 160	785	533	392	24	
Personbilsförare	3 767	-	-	-	-	-	1	1	4	233	591	828	722	642	373	236	135	1	
Personbilspassagerare	2 122	14	50	52	83	83	47	48	141	157	265	311	228	184	174	160	108	17	
Annan bilförare	90	-	-	-	-	-	-	-	-	14	18	18	11	20	6	3	-	-	
Annan bilpassagerare	145	-	1	1	3	3	3	6	16	12	24	22	9	16	13	9	7	-	
Motorcykelförare	80	-	-	-	-	-	-	1	1	-	5	12	12	35	12	2	-	-	
Motorcykelpassagerare	51	-	-	1	-	2	-	-	1	2	2	13	9	11	9	1	-	-	
Mopedförare, -passagerare	272	-	-	-	-	2	15	103	60	14	17	20	12	19	5	3	1	1	
Cykelförare, -passagerare	844	1	-	4	10	27	35	17	39	21	105	138	110	137	114	51	31	4	
Gående	748	1	10	7	14	26	25	10	23	31	78	97	79	93	77	68	108	1	
Övriga och okända	64	-	-	-	1	3	6	17	16	-	4	5	5	3	2	-	2	-	

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

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

Tabell 5.1: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter veckodag, månad och klockslag. År 2015.
 Table 5.1: Persons killed in road traffic accidents reported by the police by day of the week, month and hour. Year 2015.

Månad / Klockslag <i>Month / 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	259	133	126
Januari	13	9	4
Februari	17	8	9
Mars	14	6	8
April	13	10	3
Maj	17	7	10
Juni	31	18	13
Juli	29	13	16
Augusti	24	10	14
September	30	17	13
Oktober	29	16	13
November	18	10	8
December	24	9	15
Samtliga	259	133	126
00:00-01:59	9	3	6
02:00-03:59	16	3	13
04:00-05:59	6	2	4
06:00-07:59	20	18	2
08:00-09:59	19	10	9
10:00-11:59	22	14	8
12:00-13:59	27	12	15
14:00-15:59	32	18	14
16:00-17:59	42	23	19
18:00-19:59	23	12	11
20:00-21:59	18	10	8
22:00-23:59	23	6	17
Okänd tid	2	2	-

Tabell 5.2: Dödade och svårt skadade personer samt antal trafikelement vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig eller svår personskada efter trafikmiljö och trafikelement. År 2015.

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 2015.

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	3 832	259	2 704	71	1 649	58	1 009	26	2 183	201	1 695	44
Personbil	2 237	144	1 531	68	843	20	361	16	1 394	124	1 170	52
Personbil med släp el. husvagn	18	-	8	-	5	-	2	-	13	-	6	-
Tung lastbil	102	3	21	-	25	1	5	-	77	2	16	-
Tung lastbil med släp	81	2	14	-	10	-	1	-	71	2	13	-
Lätt lastbil eller husbil	173	8	91	53	67	0	23	-	106	8	68	39
Lätt lastbil med släp	4	1	2	-	1	-	-	-	3	1	2	-
Lastbil (okänd viktklass)	13	1	6	-	1	-	-	-	12	1	6	-
Buss, ev. med släp	48	-	20	-	27	-	3	-	21	-	17	-
Tung MC, ev. med sidovagn	260	41	256	98	88	9	86	33	172	32	170	65
Lätt MC	19	2	18	-	11	-	9	-	8	2	9	-
MC (okänd viktklass)	20	1	18	-	11	1	10	-	9	-	8	-
Okänt motorfordon	5	-	-	-	3	-	-	-	2	-	-	-
Moped klass 1	70	5	73	104	42	1	44	-	28	4	29	-
Moped klass 2	22	-	17	-	14	-	10	-	8	-	7	-
Moped (okänd klass)	30	-	25	-	23	-	20	-	7	-	5	-
Cykel	293	17	258	88	212	8	194	66	81	9	64	22
Fotgängare	316	28	299	95	243	18	232	73	73	10	67	21
Övriga trafikelement	121	6	47	-	23	-	9	-	98	6	38	-

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 i blodet. År 2015.

Table 5.3: Drivers of vehicles killed in road traffic accidents reported by the police by blood alcohol concentration (per mille). Year 2015.

Kön Sex	Alkohol i blodet, promillehalt (o/oo) Blood alcohol concentration, per mille (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	160	104	10	25	21
Kön					
Man	136	91	10	21	14
Kvinna	24	13	-	4	7
Ålder					
-17 år	5	4	-	1	-
18–24 år	24	13	3	5	3
25–44 år	50	33	5	11	1
45–64 år	46	27	2	8	9
65–74 år	21	17	-	-	4
75– år	14	10	-	-	4
Trafikantgrupp					
Personbilsförare	102	64	3	20	15
Annan bilförare	11	6	2	-	3
Motorcykelförare	42	32	5	2	3
Mopedförare	5	2	-	3	-

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

Anm: Gränsen för rattfylleri är 0,20 promille och för grovt rattfylleri 1,00 promille enligt Trafikbrottslagen (SFS 1951:649).

"Uppgift saknas" betyder att personen inte finns alls i RMV:s register, eller finns i registret men utan någon uppgift alls om eventuell alkohol.

Tabell 5.4: Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt samt andel med otillåten mängd alkohol i blodet. Åren 2006 - 2015 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 - 2015 and totally for the period.

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	≥ 0,20 promille	≥ 1,00 promille
Sex	Blood alcohol concentration, per mille (o/oo)				Percent with too high blood alcohol concentration		
Ålder	Summa	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Uppgift saknas	≥ 0,20 promille	≥ 1,00 promille
Age	Total	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Unknown	≥ 0,20 per mille	≥ 1,00 per mille
Trafikantgrupp	Total	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Unknown	≥ 0,20 per mille	≥ 1,00 per mille
Group of road users	Total	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Unknown	≥ 0,20 per mille	≥ 1,00 per mille
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
2014	136	100	4	18	14	16,2	13,2
2015	160	104	10	25	21	21,9	15,6
Totalt 2006-2015	2 026	1 387	86	295	258	18,8	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
2014	109	80	4	15	10	17,4	13,8
2015	136	91	10	21	14	22,8	15,4
Totalt 2006-2015	1 677	1 129	74	272	202	20,6	16,2
Kvinnor							
2006	41	36	-	1	4	2,4	2,4
2007	75	51	5	3	16	10,7	4,0
2008	46	37	1	3	5	8,7	6,5
2009	34	21	1	3	9	11,8	8,8
2010	27	24	-	-	3	-	-
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
2014	27	20	-	3	4	11,1	11,1
2015	24	13	-	4	7	16,7	16,7
Totalt 2006-2015	349	258	12	23	56	10,0	6,6
-17 år							
2006	11	7	1	3	-	36,4	27,3
2007	14	9	1	1	3	14,3	7,1
2008	7	7	-	-	-	-	-
2009	11	5	2	3	1	45,5	27,3
2010	4	4	-	-	-	-	-
2011	1	- ^k	- ^k	- ^k	1 ^k	- ^k	- ^k
2012	2	2	-	-	-	-	-
2013	-	-	-	-	-	-	-
2014	4	3	-	-	1	-	-
2015	5	4	-	1	-	20,0	20,0
Totalt 2006-2015	59	41	4	8	6	20,3	13,6
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
2014	16	9	1	5	1	37,5	31,3
2015	24	13	3	5	3	33,3	20,8
Totalt 2006-2015	363	232	25	69	37	25,9	19,0
25-44 år							
2006	95	72	1	19	3	21,1	20,0
2007	98	60	4	18	16	22,4	18,4
2008	82	56	5	17	4	26,8	20,7
2009	69	42	2	16	9	26,1	23,2
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
2014	39	29	3	7	-	25,6	17,9
2015	50	33	5	11	1	32,0	22,0
Totalt 2006-2015	622	413	31	129	49	25,7	20,7
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
2014	39	31	-	6	2	15,4	15,4
2015	46	27	2	8	9	21,7	17,4
Totalt 2006-2015	569	406	20	80	63	17,6	14,1

Tabell 5.4: Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt samt andel med otillåten mängd alkohol i blodet. Åren 2006 - 2015 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 - 2015 and totally for the period.

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	≥ 0,20 promille	≥ 1,00 promille
Sex	Blood alcohol concentration, per mille (o/oo)					Percent with too high blood alcohol concentration	
Ålder	Total	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Unknown	≥ 0,20 per mille	≥ 1,00 per mille
Age	Total	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Unknown	≥ 0,20 per mille	≥ 1,00 per mille
Trafikantgrupp	Total	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Unknown	≥ 0,20 per mille	≥ 1,00 per mille
Group of road users	Total	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Unknown	≥ 0,20 per mille	≥ 1,00 per mille
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
2014	16	14	-	-	2	-	-
2015	21	17	-	-	4	-	-
Totalt 2006-2015	208	166	4	6	32	4,8	2,9
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	-	-
2014	22	14	-	-	8	-	-
2015	14	10	-	-	4	-	-
Totalt 2006-2015	205	129	2	3	71	2,4	1,5
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
2014	86	60	3	12	11	17,4	14,0
2015	102	64	3	20	15	22,5	19,6
Totalt 2006-2015	1 368	922	55	200	191	18,6	14,6
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
2014	14	13	-	-	1	-	-
2015	11	6	2	-	3	18,2	-
Totalt 2006-2015	142	100	4	16	22	14,1	11,3
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
2014	28	22	1	4	1	17,9	14,3
2015	42	32	5	2	3	16,7	4,8
Totalt 2006-2015	425	317	23	58	27	19,1	13,6
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	-	-
2014	8	5	-	2	1	25,0	25,0
2015	5	2	-	3	-	60,0	60,0
Totalt 2006-2015	91	48	4	21	18	27,5	23,1

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 promille enligt Trafikbrottslagen (SFS 1951:649).

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 1960–2015.

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 1960–2015.

År Year	Vägtrafikolyckor Road traffic accidents			Skadade personer Injured persons				
	Med dödlig utgång With fatalities	Med annan personskada Other personal injuries		Summa Total	Dödade Killed	Svårt skadade Severely injured	Lindrigt skadade Slightly injured	Summa Total
		Svår Severe	Lindrig Light					
1960	970	2 514	13 739	17 223	1 036	2 983	18 553	22 572
1961	1 020	2 548	14 490	18 058	1 083	3 031	19 867	23 981
1962	1 022	2 454	14 042	17 518	1 123	2 942	19 496	23 561
1963	1 126	2 555	14 549	18 230	1 217	3 068	20 332	24 617
1964	1 202	2 739	15 397	19 338	1 308	3 370	21 565	26 243
1965	1 204	2 517	14 423	18 144	1 313	3 158	20 460	24 931
1966	1 168	3 645	11 397	16 210	1 313	4 700	16 730	22 743
1967	968	4 011	10 429	15 408	1 077	5 304	15 697	22 078
1968	1 133	4 607	11 077	16 817	1 262	6 117	16 917	24 296
1969	1 158	5 085	11 094	17 337	1 275	5 989	16 670	23 934
1970	1 158	5 124	10 354	16 636	1 307	6 614	15 616	23 537
1971	1 093	5 460	9 869	16 422	1 213	7 031	14 841	23 085
1972	1 053	5 154	9 806	16 013	1 194	6 657	14 599	22 450
1973	1 076	5 632	10 194	16 902	1 177	7 264	15 287	23 728
1974	1 089	5 494	9 460	16 043	1 197	6 982	13 920	22 099
1975	1 046	5 284	9 717	16 047	1 172	6 728	14 081	21 981
1976	1 035	5 186	10 822	17 043	1 168	6 679	15 164	23 011
1977	922	5 017	10 290	16 229	1 031	6 529	14 387	21 947
1978	934	4 969	10 125	16 028	1 034	6 431	14 142	21 607
1979	820	4 638	9 966	15 424	926	6 036	13 516	20 478
1980	755	4 656	9 820	15 231	848	6 064	13 182	20 094
1981	693	4 761	9 347	14 801	784	5 984	12 570	19 338
1982	681	4 706	9 901	15 288	758	5 950	13 327	20 035
1983	706	4 840	10 302	15 848	779	6 063	13 740	20 582
1984	717	4 842	10 972	16 531	801	6 068	14 567	21 436
1985	695	4 504	10 730	15 929	808	5 814	14 857	21 479
1986	748	4 535	11 394	16 677	844	5 804	15 810	22 458
1987	717	4 203	10 732	15 652	787	5 423	15 044	21 254
1988	722	4 584	11 901	17 207	813	5 869	16 969	23 651
1989	790	4 545	12 634	17 969	904	5 790	17 741	24 435
1990	704	4 340	11 931	16 975	772	5 501	16 996	23 269
1991	667	3 814	11 522	16 003	745	4 832	16 225	21 802
1992	667	3 722	11 210	15 599	759	4 705	16 022	21 486
1993	573	3 479	10 907	14 959	632	4 334	15 407	20 373
1994	528	3 355	12 005	15 888	589	4 221	16 862	21 672
1995	519	3 137	11 970	15 626	572	3 965	17 208	21 745
1996	488	3 048	11 785	15 321	537	3 837	16 973	21 347
1997	493	3 067	12 192	15 752	541	3 917	17 363	21 821
1998	490	3 004	12 020	15 514	531	3 883	17 473	21 887
1999	516	3 113	12 205	15 834	580	4 043	17 921	22 544
2000	535	3 104	12 131	15 770	591	4 103	17 929	22 623
2001	511	3 100	12 185	15 796	583	4 058	18 272	22 913
2002	490	3 420	13 037	16 947	560	4 592	20 155	25 307
2003	460	3 446	14 459	18 365	529	4 664	22 439	27 632
2004	430	3 082	14 517	18 029	480	4 022	22 560	27 062
2005	406	3 004	14 684	18 094	440	3 915	22 544	26 899
2006	404	3 002	14 807	18 213	445	3 959	22 677	27 081
2007	426	2 979	15 143	18 548	471	3 824	22 925	27 220
2008	355	2 868	15 239	18 462	397	3 657	22 591	26 645
2009	336	2 729	14 793	17 858	358	3 460	21 821	25 639
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 ^k	13 819 ^k	16 458 ^k	285 ^k	2 976	19 849 ^k	23 110 ^k
2013	247	2 245 ^k	12 323 ^k	14 815 ^k	260	2 721 ^k	17 541 ^k	20 522 ^k
2014	254	1 930 ^k	10 742 ^k	12 926 ^k	270	2 395 ^k	15 130 ^k	17 795 ^k
2015	240	2 012	12 420	14 672	259	2 445	17 198	19 902

Tabell 6.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960–2015.

Table 6.2: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users. Years 1960–2015.

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
2014	100	37	28	3	8	33	52	9	270
2015	113	46	42	2	5	17	28	6	259

Tabell 6.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960–2015.

Table 6.2: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users. Years 1960–2015.

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
2014	1 056 ^k	464	223	27	111	239 ^k	232 ^k	43	2 395
2015	1 096	438	232	16	110	241	271	41	2 445

Tabell 6.2: Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960–2015.

Table 6.2: Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users. Years 1960–2015.

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
2014	8 171 ^k	3 217 ^k	547	55	692	1 394 ^k	928 ^k	126	15 130
2015	9 227	3 623	606	57	756	1 604	1 153	172	17 198

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 – 2015.
 Table 6.3: Persons killed in road traffic accidents reported by the police, by county/city. Years 1985 – 2015.

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	2014	2015
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	270	259
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	35	14
<i>varav Stockholms kommun</i>	<i>16</i>	<i>24</i>	<i>26</i>	<i>29</i>	<i>34</i>	<i>20</i>	<i>22</i>	<i>23</i>	<i>24</i>	<i>14</i>	<i>20</i>	<i>11</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>20</i>	<i>16</i>	<i>18</i>	<i>12</i>	<i>12</i>	<i>9</i>	<i>7</i>	<i>16</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>12</i>	<i>11</i>	<i>6</i>	<i>6</i>	<i>8</i>	<i>4</i>
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	3	8
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	11	7
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	13	6
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	8	13
Kronobergs län	24	15	17	27	36	21	25	20	17	21	12	11	23	20	15	18	11	13	14	7	11	12	19	10	11	10	3	3	6	8	9
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	5	8
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	3	2
Blekinge län	25	10	9	20	22	9	11	18	13	13	12	17	11	10	9	11	9	5	4	9	7	5	12	3	6	3	4	2	5	3	4
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	38	35
<i>varav Malmö kommun</i>	<i>8</i>	<i>10</i>	<i>14</i>	<i>11</i>	<i>10</i>	<i>13</i>	<i>7</i>	<i>9</i>	<i>13</i>	<i>6</i>	<i>8</i>	<i>7</i>	<i>3</i>	<i>6</i>	<i>10</i>	<i>9</i>	<i>6</i>	<i>4</i>	<i>8</i>	<i>7</i>	<i>13</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>4</i>	<i>4</i>	<i>1</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>3</i>	<i>2</i>	<i>6</i>
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	3	11
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	49	41
<i>varav Göteborgs kommun</i>	<i>21</i>	<i>25</i>	<i>19</i>	<i>22</i>	<i>17</i>	<i>19</i>	<i>15</i>	<i>42</i>	<i>7</i>	<i>13</i>	<i>11</i>	<i>7</i>	<i>14</i>	<i>24</i>	<i>16</i>	<i>12</i>	<i>13</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>12</i>	<i>9</i>	<i>9</i>	<i>11</i>	<i>13</i>	<i>9</i>	<i>4</i>	<i>10</i>	<i>4</i>	<i>6</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
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	10	9
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	12	12
Västmanlands län	33	18	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	9	11	
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	14	15
Gävleborgs län	51	33	34	43	36	37	46	45	32	30	33	35	23	22	17	29	18	15	28	12	15	21	23	15	15	14	10	16	8	6	19
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	14	6
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	5	3
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	8	12
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	13	14

Tabell 6.4: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor, antal dödade per 100 000 invånare och per län/storstad. Åren 1985–2014.
 Table 6.4: Persons killed in road traffic accidents reported by the police, persons killed per 100 000 inhabitants and by county/city. Years 1985–2014.

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	2014	2015
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	2,8	2,6
Stockholms län varav Stockholms kommun	3,4 2,4	5,3 3,6	5,2 3,9	5,3 4,3	5,8 5,1	5,1 3,0	4,2 3,2	3,4 3,4	4,4 3,5	3,0 2,0	3,1 2,8	2,2 1,5	2,4 2,3	3,0 2,3	2,7 2,3	3,7 2,7	3,6 2,1	3,5 2,4	3,2 1,6	3,1 1,6	2,1 1,2	2,5 0,9	2,7 2,0	2,2 1,0	1,7 1,1	1,6 1,4	1,7 1,3	1,5 0,7	1,0 0,7	1,6 0,9	0,6 0,4
Uppsala län	6,0	10,6	8,1	13,4	12,1	13,8	8,8	12,6	7,8	5,6	6,6	7,6	3,4	5,1	6,8	6,5	3,7	7,0	5,3	4,0	6,2	3,8	6,2	3,4	3,9	5,4	2,4	3,2	3,8	0,9	2,3
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	3,9	2,5
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	2,9	1,3
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	2,3	3,7
Kronobergs län	13,8	8,6	9,8	15,4	20,4	11,8	14,0	11,2	9,5	11,6	6,7	6,1	12,8	11,2	8,5	10,2	6,2	7,3	7,9	3,9	6,2	6,7	10,5	5,5	6,0	5,4	1,6	1,6	3,2	4,2	4,7
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	2,1	3,4
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	5,2	3,5
Blekinge län	16,6	6,7	6,0	13,4	14,7	6,0	7,3	11,9	8,6	8,5	7,9	11,2	7,3	6,6	6,0	7,3	6,0	3,3	2,7	6,0	4,6	3,3	7,9	2,0	3,9	2,0	2,6	1,3	3,3	1,9	2,6
Skåne län varav Malmö kommun	8,2 3,5	8,5 4,3	10,1 6,1	7,5 4,8	10,1 4,3	8,2 5,6	7,6 3,0	6,2 3,8	7,3 5,5	6,4 2,5	7,5 3,3	5,0 2,8	6,6 1,2	5,5 2,4	7,6 3,9	7,6 3,5	5,1 2,3	5,1 1,5	6,9 3,0	6,1 2,6	5,0 4,8	5,1 3,3	5,8 3,6	4,5 1,4	3,5 1,4	2,7 0,3	3,0 1,3	2,0 1,6	3,0 1,0	2,9 0,6	2,7 1,9
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	1,0	3,5
Västra Götalands län varav Göteborgs kommun	11,7 4,9	11,0 5,8	10,5 4,4	9,7 5,1	9,2 3,9	8,3 4,4	7,4 3,5	9,8 9,7	6,4 1,6	5,8 2,9	5,3 2,4	5,6 1,5	6,3 3,1	6,1 5,2	6,6 3,5	6,0 2,6	6,0 2,8	7,2 2,1	5,4 2,3	5,1 2,5	4,4 1,9	4,0 1,8	4,3 2,2	4,4 2,6	3,5 1,8	2,2 0,8	4,4 1,9	2,7 0,8	2,4 1,1	3,0 0,9	2,5 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	3,6	3,3
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	4,2	4,1
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	3,4	4,2
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	5,0	5,3
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	2,1	6,7
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	5,8	2,5
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	3,9	2,4
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	3,0	4,6
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	5,2	5,6

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 1985–2015.
 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 1985–2015.

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 06:00–13:59	14:00–21:59 14:00–21:59	22:00–05:59 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
2014	270	191	79	112		72	86	145	125	104	115	51
2015	259	201	58	114		77	68	133	126	88	115	56

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 – 2015.

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 – 2015.

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
2014	270	3	4	7	25	59	73	37	62	2,8	0,4	0,5	2,3	2,8	2,3	3,0	3,4	7,4
2015	259	3	4	9	35	70	68	35	35	2,6	0,4	0,4	2,9	4,0	2,7	2,8	3,2	4,1

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 1991–2014 samt utveckling 2005–2014.
Table 7.1: Persons killed in road traffic accidents in EU. Years 1991–2014 and development 2005–2014.

Land																								Utveckling 2005–2014, procent		
Country	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Development 2005–2014, 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	862	770	723	727	-33,2
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	601	601	660	-31,0
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	655	688	-46,5
Danmark	Danmark	606	577	559	546	582	514	489	499	514	498	431	463	432	369	331	306	406	406	303	255	220	167	191	182	-45,0
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	3 339	3 377	-37,0
Estland	Eesti	490	287	321	364	332	213	280	284	232	204	199	223	164	170	170	204	196	132	98	79	101	87	81	78	-54,1
Irland	Ireland	445	415	431	404	437	453	473	458	414	418	412	376	337	377	400	365	338	280	238	212	186	162	190	193	-51,8
Grekland	Ελλάδα	2 112	2 158	2 160	2 253	2 412	2 157	2 105	2 182	2 116	2 037	1 880	1 634	1 605	1 670	1 658	1 657	1 612	1 555	1 456	1 258	1 141	988	879	793	-52,2
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	1 680	1 688	-62,0
Frankrike	France	10 483	9 902	9 865	9 019	8 892	8 540	8 445	8 920	8 486	8 079	8 162	7 655	6 058	5 530	5 318	4 709	4 620	4 275	4 273	3 992	3 963	3 653	3 268	3 384	-36,4
Kroatien	Hrvatska	804	804	804	804	800	721	714	646	662	655	647	627	701	608	597	614	619	664	548	426	418	390	368	308	-48,4
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	4 725	4 237	4 114	3 860	3 753	3 401	3 381	-41,9
Cypern	Κύπρος	103	132	115	133	118	128	115	111	113	98	94	97	117	102	86	89	82	71	60	71	51	44	45	45	-55,9
Lettland	Latvija	997	787	724	774	660	594	567	677	652	635	558	559	532	516	442	407	419	316	254	218	179	177	179	212	-52,0
Litauen	Lietuva	1 173	836	958	765	672	667	752	829	748	641	706	697	709	752	773	760	740	499	370	299	296	302	256	267	-65,5
Luxemburg	Luxembourg	83	69	78	65	70	71	60	57	58	76	70	62	53	50	47	43	46	35	48	32	33	34	45	35	-25,5
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	591	626	-51,0
Malta	Malta	16	11	14	6	14	19	18	17	4	15	16	16	16	13	17	11	14	15	21	15	21	9	18	10	-41,2
Nederländerna	Nederland	1 281	1 253	1 235	1 298	1 334	1 180	1 163	1 066	1 090	1 082	993	987	1 028	804	750	730	709	677	644	537	546	562	476	477	-36,4
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	455	430	-44,0
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	3 357	3 202	-41,2
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	718	637	638	-48,8
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	1 861	1 818	-30,8
Slovenien	Slovenija	462	493	493	505	415	389	357	309	334	314	278	269	242	274	258	262	293	214	171	138	141	130	125	108	-58,1
Slovakien	Slovensko	614	677	584	633	660	616	788	819	647	628	614	610	645	603	606	614	667	622	380	353	328	352	251	259	-57,3
Finland	Suomi/Finland	632	601	484	480	441	404	438	400	431	396	433	415	379	375	379	336	380	344	279	272	292	255	258	229	-39,6
Sverige	Sverige	745	759	632	589	572	537	541	531	580	591	583	560	529	480	440	445	471	397	358	266	319	285	260	259	-41,1
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	1 770	1 854	-44,4
EU	EU	76 230	71 535	66 245	64 707	63 955	60 130	60 981	59 628	58 353	57 082	54 949	53 969	51 052	47 898	45 943	43 718	43 159	39 599	35 361	31 490	30 694	28 243	25 959	25 928	-43,6
Årlig utveckling (%) / Annual evolution (%):			-6,2	-7,4	-2,3	-1,2	-6,0	1,4	-2,2	-2,1	-2,2	-3,7	-1,8	-5,4	-6,2	-4,1	-4,8	-1,3	-8,2	-10,7	-10,9	-2,5	-8,0	-8,1	-0,1	
Utveckling sedan 1991 (%) / Evolution since 1991 (%):			-6,2	-13,1	-15,1	-16,1	-21,1	-20,0	-21,8	-23,5	-25,1	-27,9	-29,2	-33,0	-37,2	-39,7	-42,6	-43,4	-48,1	-53,6	-58,7	-59,7	-63,0	-65,9	-66,0	

Källa/ Source : CARE (EU road accidents database) or national publications. European Commission / Directorate General Mobility and Transport. (April 2016)

Tabell 7.2: Dödade personer i vägtrafikolyckor per miljon invånare inom EU. Åren 1991 – 2014.
 Table 7.2: Persons killed in road traffic accidents per million inhabitants in EU. Years 1991 – 2014.

Land		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Country																									
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	65	65
Bulgarien	България	129	152	154	165	150	121	110	121	128	124	124	122	122	121	123	135	133	141	121	105	89	82	83	91
Tjeckien	Česká	129	152	148	158	154	152	155	132	141	145	130	140	142	135	126	104	119	104	86	77	74	71	62	65
Danmark	Danmark	118	112	108	105	112	98	93	94	97	93	81	86	80	68	61	56	75	74	55	46	40	30	34	32
Tyskland	Deutschland	142	132	123	121	116	107	104	95	95	91	85	83	80	71	65	62	60	54	51	45	49	45	41	42
Estland	Eesti	313	185	212	246	229	149	199	204	168	149	146	164	121	126	126	151	146	99	73	59	76	66	61	59
Irland	Ireland	126	117	121	113	121	125	129	124	111	111	107	96	85	94	97	87	78	63	53	47	41	35	41	42
Grekland	Ελλάδα	207	209	207	214	228	202	196	202	195	187	172	149	146	151	150	149	145	139	130	112	103	89	80	73
Spanien	España	227	200	163	143	146	139	142	150	144	144	136	131	130	112	103	93	85	68	59	53	44	41	36	36
Frankrike	France	184	173	172	157	154	147	145	153	145	133	134	125	98	89	85	74	73	67	66	64	63	58	51	53
Kroatien	Hrvatska	179	179	179	179	178	160	159	144	147	146	146	141	158	137	138	142	144	154	127	99	97	91	86	73
Italien	Italia	143	142	126	125	123	117	118	111	118	124	125	122	114	106	101	98	88	81	72	70	65	63	57	56
Cypern	Κύπρος	175	219	186	210	183	195	173	164	165	161	140	133	136	160	139	116	117	106	89	73	85	59	51	52
Lettland	Latvija	375	298	280	305	264	241	232	280	272	267	236	238	228	222	196	183	190	144	117	103	86	87	88	106
Litauen	Lietuva	317	226	259	208	184	184	210	233	212	183	202	201	205	218	230	231	228	155	116	95	97	101	86	91
Luxemburg	Luxembourg	216	177	198	162	173	172	144	135	136	175	159	140	118	110	102	92	97	72	97	64	64	65	84	64
Ungern	Magyarország	204	203	162	151	154	133	135	133	127	117	121	140	131	128	127	129	122	99	82	74	64	61	60	63
Malta	Malta	45	31	39	16	38	51	48	45	11	39	41	41	40	33	42	27	35	37	51	36	51	22	43	24
Nederländerna	Nederland	85	83	81	85	86	76	75	68	69	68	62	61	63	49	46	45	43	41	39	32	33	34	28	28
Österrike	Österreich	201	180	163	169	152	129	139	121	135	122	119	119	115	108	94	88	83	82	76	66	62	63	54	51
Polen	Polska	207	181	165	175	179	165	189	183	174	163	145	152	148	150	143	137	146	143	120	102	110	93	88	84
Portugal	Portugal	323	310	271	251	271	272	250	210	200	184	163	160	148	124	119	92	92	84	80	80	84	68	61	61
Rumänien	România	135	126	127	130	128	129	130	126	113	110	109	110	102	112	123	122	133	148	137	117	100	102	93	91
Slovenien	Slovenija	231	247	247	254	209	195	180	156	169	158	140	135	121	137	129	131	146	106	84	67	69	63	61	52
Slovakien	Slovensko	116	128	110	119	123	115	146	152	120	116	114	113	120	112	113	114	124	116	71	65	61	65	46	48
Finland	Suomi/Finland	126	120	96	95	86	79	85	78	84	77	84	80	73	72	72	64	72	65	52	51	54	47	48	42
Sverige	Sverige	87	88	73	67	65	61	61	60	66	67	66	63	59	53	49	49	52	43	39	28	34	30	27	28
Storbritannien	United Kingdom	83	76	69	66	65	64	64	61	61	61	61	60	62	56	55	54	50	43	38	30	31	28	28	29
EU	EU	160	150	138	135	133	125	126	123	121	117	113	110	104	97	93	88	87	79	70	63	61	56	52	51

Källa/ Source: CARE (EU road accidents database) or national publications. European Commission / Directorate General Mobility and Transport. (April 2016)
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm

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

Riksväg	National trunk road	Älg	Elk/Moose
Rondell	Roundabout	Övergångsställe/trottoar	Crossing/sidewalk
Rådjur	Roe deer	Övrig/övriga	Other
Samtliga	All		
Singel	Single		
Skadade personer	Injured persons		
-lindrigt	-slightly		
-svår	-severely		



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

Trafikanalys
Torsgatan 30
113 21 Stockholm

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