

**Vägtrafikskador 2022**    **Kvalitets-  
deklaration**

**Trafikanalys**

Adress: Rosenlundsgatan 54

118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2023-05-09

# KVALITETSDEKLARATION

## Väghtrafikskador

### Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

### Statistikområde

Väghtrafik

### Produktkod

TK1001

### Referenstid

2022

# Innehåll

<b>KVALITETSDEKLARATION .....</b>	<b>3</b>
Vägfrafikskador .....	3
Ämnesområde .....	3
Statistikområde .....	3
Produktkod .....	3
Referenstid .....	3
<b>Statistikens kvalitet.....</b>	<b>7</b>
1    Relevans .....	7
1.1    Ändamål och informationsbehov .....	7
1.1.1    Statistikens ändamål .....	7
1.1.2    Statistikanvändares informationsbehov .....	7
1.2    Statistikens innehåll .....	8
1.2.1    Objekt och population .....	8
1.2.2    Variabler .....	8
1.2.3    Statistiska mått .....	8
1.2.4    Redovisningsgrupper .....	9
1.2.5    Referenstider .....	9
2    Tillförlitlighet .....	11
2.1    Tillförlitlighet totalt .....	11
2.2    Osäkerhetskällor .....	11
2.2.1    Urval .....	12
2.2.2    Ramtäckning .....	12
2.2.3    Mätning .....	12
2.2.4    Bortfall .....	12
2.2.5    Bearbetning .....	12
2.2.6    Modellantaganden .....	13
2.3    Preliminär statistik jämförd med slutlig .....	13
3    Aktualitet och punktlighet .....	15
3.1    Framställningstid .....	15
3.2    Frekvens .....	15
3.3    Punktlighet .....	15
4    Tillgänglighet och tydlighet .....	17
4.1    Tillgång till statistiken .....	17

4.2	Möjlighet till ytterligare statistik.....	17
4.3	Presentation .....	17
4.4	Dokumentation .....	17
5	Jämförbarhet och sammanvändbarhet .....	19
5.1	Jämförbarhet över tid .....	19
5.2	Jämförbarhet mellan grupper .....	19
5.3	Sammanvändbarhet i övrigt .....	19
5.4	Numerisk överensstämmelse.....	19
	<b>Allmänna uppgifter.....</b>	<b>21</b>
A	Klassificeringen Sveriges officiella statistik .....	21
B	Sekretess och personuppgiftsbehandling .....	21
C	Bevarande och gallring .....	22
D	Uppgiftsskyldighet.....	22
E	EU-reglering och internationell rapportering .....	22
F	Historik .....	22
G	Kontaktuppgifter .....	23
	<b>Bilaga Polisens blankett .....</b>	<b>24</b>



# Statistikens kvalitet

## 1 Relevans

Intresset för trafiksäkerhet på väg är stort och statistiken ska visa på utveckling över tid och utveckling för olika delar av transportsystemet: utvecklingen i olika regioner, för olika trafikantgrupper och olika åldersgrupper.

### 1.1 Ändamål och informationsbehov

#### 1.1.1 Statistikens ändamål

Statistiken ska redovisa olyckor samt skadade och omkomna personer i vägtrafiken. Redovisningen är en del av arbetet med att beskriva trafiksäkerheten och dess utveckling. Uppgifterna ska ge underlag för att analysera problem samt åtgärder och effekter av åtgärder. Uppgifter rapporteras också till Eurostat varje år (se vidare avsnitt EU-reglering och internationell rapportering).

#### 1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov

Användare är bland annat departement, riksdagen, Trafikverket, Transportstyrelsen, konsulter, högskolor och universitet, försäkringsbolagen, intresseorganisationer, bilindustrin samt media. Trafikanalys kallar en gång per år till ett användarråd: rådet för statistik om trafikolyckor. Inbjudan till användarrådet går till Trafikverket, Transportstyrelsen, Polisen, Näringsdepartementet, Trafikutskottet, VTI, MHF, NTF, SKL, Cykelfrämjandet, försäkringsbolag, STR med flera.

Användarrådets heldagsmöten används för kunskapsutbyte, där Trafikanalys delger information som rör den officiella statistiken och alla deltagare även har möjlighet att presentera kunskapsunderlag av olika slag. Exempel på frågor som diskuterats på användarråden är trafikskolornas arbete med trafiksäkerhet, statistik över skadade på cykel, hur självmord ska hanteras i statistiken och nya metoder för att mäta trafik(o)nykterhet och drogpåverkan i trafiken.

De informationsbehov som användare har kan vi i vissa fall inte tillgodose med dagens officiella statistik. Det gäller till exempel antal skadade i cykelolyckor och omständigheter kring dessa olyckor. En stor del av skadade på cykel skadas i singelolyckor och andra olyckstyper där polisen sällan är närvarande. Därmed saknas olyckorna i den officiella statistiken.

## 1.2 Statistikkens innehåll

### 1.2.1 Objekt och population

Intressepopulation är alla olyckor, skador och dödsfall i vägtrafiken. Målpopulation är de olyckor, skador och dödsfall som polisen rapporterat om till Transportstyrelsen, enligt tidigare Kungörelse (1965:561) och fr.o.m. 2021-04-29 lagen (SFS 2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas.

Statistiken baseras på uppgifter från polisen om personskador och olyckor i vägtrafik på svenska vägar, där minst ett fordon i rörelse varit inblandat. I statistiken redovisas följande populationer,

- dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor,
- polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång, svår eller lindrig personskada,
- inblandade trafikelement respektive trafikantgrupper vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång,
- alkoholhalt i blodet bland omkomna förare av motorfordon vid polisrapporterade vägtrafikolyckor,
- antal omkomna personer per län samt antal omkomna i förhållande till befolkningen i länen,
- antal omkomna personer i olika åldersgrupper samt antal omkomna i förhållande till befolkningen i samma åldersgrupp och,
- antal omkomna personer olika månad, veckodag, klockslag, hastighetsgräns med flera omständigheter kring dödsolyckorna.

Själv mord klassificeras och exkluderas fr.o.m. 2010 i en särskild arbetsgrupp. Deras arbete beskrivs i rapporten "Vilka dödsfall i vägtrafiken är suicid? Metodbeskrivning samt analys av åren 2010-2013" (Trafikverket, dokument 2014:113). Från och med år 2016 används också en särskild grupp för att identifiera de så kallade sjukdomsfallen, dvs. personer som varit med i en vägtrafikolycka, de har avlidit inom 30 dagar men avlidit av annan orsak än krockvåldet.

### 1.2.2 Variabler

I officiella statistiken ingår,

- personvariabler: trafikantgrupp, förare/passagerare, typ av personskada (lindrig skada, svår skada eller död), kön och ålder,
- olycksvariabler: tidpunkt (månad, veckodag, klockslag), plats (inom/utanför tätbebyggt område, län, kommun, gatumiljö), högsta tillåtna hastighet, vägtyp, väglag, trafikmiljö, ljusförhållanden vid olyckstillfället, inblandade fordon i olyckan, och
- trafikelementvariabler: typ av trafikelement (personbil, cykel etcetera).

### 1.2.3 Statistiska mått

Antal, andelar (procent), antal per 100 000 invånare, antal per inblandade trafikelement.



### **1.2.4 Redovisningsgrupper**

Redovisningsgrupper är bl.a. olyckstyp, tidpunkt, fordonstyp, trafikantkategori, trafikmiljö, skadeföljd samt indelningar för de skadade/omkomna såsom ålder och kön. Samtliga redovisningsgrupper framgår av tabellverket *Vägtrafikskador*.

### **1.2.5 Referenstider**

Statistiken omfattar trafikolyckor som inträffat under redovisningsåret. Statistiken över dödade personer omfattar personer som avlidit inom 30 dagar efter olyckan, medan statistiken över skadade personer omfattar personer som skadats vid olyckstillfället.



## 2 Tillförlitlighet

### 2.1 Tillförlitlighet totalt

Statistiken om skador och olyckor i vägtrafik redovisar polisens rapportering av vägtrafikolyckor med *personskada*. Alla personskadeolyckor kommer emellertid inte till polisens kännedom, vilket gör att såväl det verkliga antalet skadade som antalet olyckor är betydligt större än det som redovisas i statistiken. Det är endast de olyckor polisen känner till och som de rapporterar som finns i den officiella statistiken. Vad gäller antal omkomna är tillförlitligheten större. Polisens uppgifter om dödsfall i vägtrafiken är kompletterade med en rad andra källor och därmed troligen heltäckande för omkomna i vägtrafiken. Polisens uppgifter matchas med uppgifter från bland annat Rättsmedicinalverket (obduktionsprotokoll), Socialstyrelsen (dödsorsaker) och SCB (register över totalbefolkningen). Dessutom kompletteras uppgifterna från polisrapporteringen med körkortsuppgifter från Transportstyrelsens körkortsregister och med fordonsinformation från Transportstyrelsens vägtrafikregister. Alla dessa matchningar fungerar förstås endast om det finns (korrekt) personnummer och (korrekt) registreringsnummer på fordonet.

Utifrån de X- och Y-koordinater som polisrapporten innehåller matchas från NVDB (nationella vägdatabasen) tre uppgifter till Strada: väghållare, vägnamn och vägnummer. Alla andra uppgifter knutna till olycksplatsen är polisens uppgifter.

Benägenheten att rapportera varierar dessutom troligen mellan polisområden liksom deras möjligheter att klassificera skadegrad på olycksinblandade personer. Sedan hösten 2015 har polisen dessutom haft dels stora problem med sitt IT-system för att rapportera bland annat olyckor på väg, dels uttalat att trafikpolisiära ärenden nedprioriterats till förmån för andra uppgifter.

### 2.2 Osäkerhetskällor

Undertäckning av det totala antalet vägtrafikskador och trafikolyckor föreligger eftersom endast de polisrapporterade vägtrafikskadorna och trafikolyckorna ingår (se avsnittet ovan). Polisens möjlighet att på olycksplatsen bedöma en personskadas svårighetsgrad är begränsad. Polisens rapportering "på fältet" sker fortfarande på papper. Utvecklingsarbete för elektronisk rapportering pågår dock. Polisen kan naturligtvis vara i en stressad situation på olycksplatsen där det kan vara svårt eller omöjligt att få reda på inblandade personers personuppgifter och vad som skett i olyckan. När uppgifterna från blanketten (Bilaga) sedan matas in i Strada sker vissa kontroller och kompletteringar.

Även i de register vi använder finns det bortfall, till exempel så obduceras de flesta omkomna men inte alla. Det finns därmed inte alkoholuppgifter för alla omkomna förare av motorfordon. Dessutom är de alkoholuppgifter vi använder från Rättsmedicinalverket, alkoholhalt i blodet *efter död och inte vid olyckstidpunkten*. På detta sätt underskattas antal rattfulla förare systematiskt.

## 2.2.1 Urval

Samtliga vägfrafikolyckor med personskada som polisen rapporterat från, finns med i statistiken.

## 2.2.2 Ramtäckning

Ramen är samtliga olyckor som sker i vägfrafiken och skadade samt omkomna personer i dessa olyckor. Det föreligger undertäckning i förhållande till det totala antalet vägfrafikolyckor eftersom alla sådana inte rapporteras till polisen.

Trafikanalys har under flera år publicerat statistik över många som varit inskrivna minst 24 timmar i slutenvården, på grund av en trafikycka. I tabellen nedan visas för året 2014 (senast tillgängliga uppgifter för båda källorna) hur många som var svårt skadade enligt polisens rapportering (officiell statistik) och hur många som låg på sjukhus minst 24 timmar. Svårt skadade enligt officiell statistik är i andel av sjukvårdens uppgifter som högst för bilister (65 procent) och som lägst för cyklister (8 procent). Totalt är antalet svårt skadade enligt polisen (SOS) bara en 30 procent av antalet som vårdas på sjukhus minst 24 timmar. Täckning av de lindrigt skadade är troligen långt mycket lägre än så.

	<i>Polisrapportering (SOS) 2014</i>	<i>Sjukvård minst 24 timmar 2014</i>	<i>Antal enligt polis i procent av antal enligt sjukvården</i>
Bil	1 520	2 335	65
MC-moped	361	1 799	20
Cykel	239	3 164	8
Gående	232	617	38
Andra	43	186	23
<b>Totalt</b>	<b>2 395</b>	<b>8 101</b>	<b>30</b>

Med anledning av den låga täckningsgraden inkluderas inte längre de lindrigt skadade i den officiella statistiken, annat än i några få tidsserier. Tabeller med officiell statistik fokuserar på de *omkomna* där vi vet att kvaliteten är mycket hög.

## 2.2.3 Mätning

Se avsnitt 2.1 Tillförlitlighet totalt ovan.

## 2.2.4 Bortfall

Rapporteringsbenägenheten varierar mellan polisdistrikten. Det förekommer att vissa uppgifter på informationsunderlaget inte fylls i av polisen (partiellt bortfall, se även avsnitt 2.1 Tillförlitlighet totalt ovan).

## 2.2.5 Bearbetning

Insamlade uppgifter granskas manuellt. Dubblettkontroller och logiska kontroller samt kontroller mot andra register genomförs. Andra register som används är uppgifter från SCB (registret för totalbefolkningen), Rättsmedicinalverkets uppgifter från obduktioner samt Socialstyrelsens uppgifter om dödsorsaker.

Idag är det bara tre uppgifter som hämtas från NVDB (nationella vägdatan 1) med hjälp av koordinaterna: det är väghållare, vägnamn och vägnummer. Alla andra uppgifter om olycksplatsen är de uppgifter polisen lämnat på blanketten.

## 2.2.6 Modellantaganden

Inga modellantaganden görs.

## 2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

Ingen preliminär statistik publiceras av Trafikanalys. Vid frågor om detta hänvisar vi till Transportstyrelsens månatliga publicering.<sup>2</sup> Tack vare allt bättre kontinuerlig kvalitetskontroll av uppgifter från Polisen, brukar det preliminära och det slutliga antalet omkomna per helår bara skilja på några enstaka personer.

---

<sup>1</sup> [www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/data/Nationell-vegdatan](http://www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/data/Nationell-vegdatan)

<sup>2</sup> [www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik-och-strada/Vag/Olycksstatistik/Polisrapporterad-statistik/Nationell-statistik/Manadsstatistik](http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik-och-strada/Vag/Olycksstatistik/Polisrapporterad-statistik/Nationell-statistik/Manadsstatistik)



## **3 Aktualitet och punktlighet**

### **3.1 Framställningstid**

Transportstyrelsen tar fram en databas med polisens rapporteringar, kompletterade med uppgifter från andra register. Utifrån denna databas upprättas den officiella statistiken, som skall vara tillgänglig inom fyra månader efter redovisningsårets slut dvs. i slutet av april (statistiken avseende 2022 blev en dryg vecka fördröjd).

### **3.2 Frekvens**

Insamlingen av uppgifter om polisrapporterade vägtrafikolyckor sker löpande under året. Tabeller sammanställs och publiceras årligen.

### **3.3 Punktlighet**

Samtliga tabeller för året 2022 publiceras enligt publiceringsplanen 2023-05-09. Samtidigt som tabellbilagan publiceras även en kortare sammanfattning av årets statistik, i form av text och figurer.





## 4 Tillgänglighet och tydlighet

### 4.1 Tillgång till statistiken

Statistiken publiceras på Trafikanalys webbplats: [www.trafa.se/vagtrafik/vagtrafikskador](http://www.trafa.se/vagtrafik/vagtrafikskador)

### 4.2 Möjlighet till ytterligare statistik

Vägfrikaskadestatistiken kan användas tillsammans annan statistik som har samma klassindelningar. Eftersom vi själva förfogar över grunddata så kan vi naturligtvis stå till tjänst med andra indelningar än vad som publiceras, vilket vi också ofta gör till våra användare. Egen tillgång till primärmaterial i aidentifierat skick prövas på sedvanligt sätt av Trafikanalys.

### 4.3 Presentation

Statistiken redovisas i tabeller, text och diagram.

### 4.4 Dokumentation

Det finns ett avsnitt kallat Fakta om statistiken i tidigare rapporter Vägfrikaskador, senast i Vägfrikaskador 2015 (Trafikanalys Statistik 2016:12). En fördjupad beskrivning av hur statistiken tas fram mer i detalj är under arbete.



## 5 Jämförbarhet och sam användbarhet

### 5.1 Jämförbarhet över tid

Insamlingen av uppgifter för Vägförhållanden har sett olika ut över tid (se avsnitt 5.4.F Historik).

Själv mord och död på grund av annat än vägförhållanden (främst sjukdom) har hanterats olika över tid. Det är osäkert hur kontroll av dödade på grund av sjukdom och själv mord skedde tidigare. Sedan Strada togs i bruk 2003 sker konsistent kontroll av uppgifterna även om utveckling av kvalitet sker kontinuerligt, tack vare tillgång till fler underlag. Från och med 2010 exkluderas omkomna i "själv mord och andra avsiktliga händelser". Antal omkomna enligt officiell statistik kan beskrivas enligt tabellen nedan.

<i>Period</i>	<i>Antal omkomna enligt SOS avser</i>
1960–1993	Dödade i regelrätta olyckor
1994–2002	Olyckor + sjukdom + själv mord
2003–2009	Olyckor + själv mord
2010–	Dödade i regelrätta olyckor

Dessa uppgifter publiceras i Tabell 0.0 i tabellverket *Vägförhållanden*.

### 5.2 Jämförbarhet mellan grupper

Vägförhållendestatistiken kan användas tillsammans annan statistik som har samma klassindelningar. Eftersom vi själva förfogar över grunddata så kan vi naturligtvis stå till tjänst med andra indelningar än vad som publiceras, vilket vi också ofta gör till våra användare.

### 5.3 Sam användbarhet i övrigt

Över längre perioder kan viss försiktighet för jämförbarhet iaktas (se avsnitt F. Historik).

### 5.4 Numerisk överensstämmelse



# Allmänna uppgifter

## A Klassificeringen Sveriges officiella statistik

Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) under ämnesområde *Transporter och kommunikationer* och statistikområde *Väghtrafik*. Produktkoden är TK1004.

För statistik som ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) gäller särskilda regler för kvalitet och tillgänglighet, se lagen (2001:99) och förordningen (2001:100) om den officiella statistiken samt Statistiska centralbyråns föreskrifter (SCB-FS 2016:17) om kvalitet för den officiella statistiken.

I *Väghtrafikskador* finns två tabeller som *inte* är officiell statistik (här namnen i 2022 års publikation, finns inga senare):

*Tabell 7.1. Dödade personer i väghtrafikolyckor inom EU. Åren 2000–2020.*

*Tabell 7.2. Dödade personer i väghtrafikolyckor per 100 000 invånare inom EU. Åren 2000 – 2020.*

Dessa tabeller finns med eftersom de ofta efterfrågas av användare. Vi använder de mest aktuella som finns publicerade av DG-MOVE vilket ofta innebär ett års eftersläpning jämfört med statistiken för Sverige.

## B Sekretess och personuppgiftsbehandling

I myndigheternas särskilda verksamhet för framställning av statistik gäller sekretess enligt 24 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

För att skydda enskilda personers sekretessreglerade uppgifter säkerställs att de inte kan röjas direkt eller indirekt i den statistik som offentliggörs.

Vid behandling av personuppgifter, det vill säga information som direkt eller indirekt kan hänföras till en person som är i livet, gäller lagen (2001:99) och förordningen (2001:100) om den officiella statistiken samt personuppgiftslagen (1998:204).

## C Bevarande och gallring

Trafikanalys är registeransvarig myndighet och ansvarar för gallring och arkivering av materialet. En kopia av all statistikredovisning som publicerats som PDF-dokument förvaras hos Kungliga biblioteket och levereras till Riksarkivet.

## D Uppgiftsskyldighet

Uppgiftsskyldighet föreligger enligt lagen om den officiella statistiken (2001:99) och förordningen om den officiella statistiken (2001:100). Statistiken om vägtrafikskadade baseras på polisens rapportering. Polisen är skyldiga att redovisa uppgifter om vägtrafikolycka med personskada till Transportstyrelsen i former som anges i tidigare kungörelse (SFS 1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor och fr.o.m. 2021-04-29 lagen (SFS 2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas. Rapportering sker för variabler som framgår av polisens blankett (se Bilaga).

Hur poliser på olycksplatser ska rapportera från olyckan framgår av foldern "Vägtrafikolyckor, handledning vid rapportering" (publikation PV09451 från Transportstyrelsen).

## E EU-reglering och internationell rapportering

Rådsbeslut 93/704/EC, Council Decision of 30 November 1993 on the creation of a Community database on road accidents.

## F Historik

De längsta serierna som ingår i tabellbilagan till Vägtrafikskador, börjar år 1960. Från detta år och framåt finns antal olyckor av olika svårighetsgrad. Dessutom finns antal lindrigt skadade, svårt skadade och omkomna personer totalt samt fördelat på trafikantgrupper.

Omläggningar av statistiken har skett vid flera tillfällen. 1966 genomfördes den mest genomgripande omläggningen av skade- och olyckstypklassificeringarna, varför uppgifter om antalet svårt och lindrigt skadade personer inte är jämförbara med uppgifter från tidigare år. Fr.o.m. 1985 görs samkörningar med olika register för komplettering av uppgifter om bl.a. fordon och inblandade personer. Motsvarande uppgifter saknas för tidigare år.

Från och med 1997 kodar och dataregistrerar Transportstyrelsen (tidigare Vägverket) personskadeolyckorna som polisen sänder till Transportstyrelsen. Detta innebär vissa skillnader mot tidigare år i bedömningen av olyckstypklassificeringen och den referenstid som olyckan hänförs sig till.

Under hösten 2002 gick implementeringen av det nya underlaget till den officiella statistiken (Vägverkets informationssystem Swedish Traffic Accident Data Acquisition, Strada) in i slutfasen. Dels genomfördes motivationshöjande insatser mot de polismän som rapporterar uppgifter, dels rapporterades uppgifter i två parallella system. Det kan inte uteslutas att detta påverkat statistikens nivåer för 2002.

Från och med 2003 ändrade Vägverket (numera Transportstyrelsen) system för att samla information om vägtrafikolyckor och därigenom skadade personer. Det tidigare systemet OLY har bytts ut mot det nya Strada. Strada omfattar två olika källor för data. Precis som i det tidigare OLY rapporterar polisen information om vad som har hänt vid en olycka. Dessutom tas information in från ett antal sjukhus runt om i landet med personer som har skadats i trafiken. Den officiella statistiken baseras endast på polisrapporterade olyckor.

I och med systembytet från OLY till Strada har olyckstypsklassificeringen ändrats. Benämningarna på olyckstyperna behålls, men principerna för olyckstyperna ändras från att beteckna olyckans orsak i OLY till att beskriva dess konsekvens i Strada. Förändringen innebär vissa förskjutningar i antal olyckor mellan olika olyckstyper. Bland motorfordonsolyckorna märks förändringen främst bland omkörningsolyckor och singelolyckor. Detta påverkar jämförbarheten både över tid och mellan grupper.

## G Kontaktuppgifter

<i>Statistikansvarig myndighet</i>	Trafikanalys
<i>Kontaktinformation</i>	<i>Postadress:</i> Rosenlundsgatan 54, 118 63 Stockholm <i>Kontaktperson:</i> Maria Melkersson
<i>E-post</i>	<a href="mailto:maria.melkersson@trafa.se">maria.melkersson@trafa.se</a>
<i>Telefon</i>	010-414 42 16







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 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.