

Vägtrafikskador 2008



Road traffic injuries 2008

Vägtrafikskador 2008

Road traffic injuries 2008

SIKA Statistik är SIKA:s publikationsserie för års- och kvartalsstatistik. Statistiken omfattar huvudområdena: Vägtrafik, Bantrafik, Sjöfart, Luftfart, Postverksamhet, Televerksamhet, Kommunikationsvanor samt Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. De senast publicerade rapporterna i serien *SIKA Statistik* är:

- 2009:1 Sjötrafik 2008, kvartal 3
- 2009:2 Person- och godstransporter på järnväg, 3 kv 2008
- 2009:3 Lastbilstrafik 2008, kvartal 3
- 2009:4 Person- och godstrafik på järnväg, 4 kv 2008
- 2009:5 Sjötrafik 2008, kvartal 4
- 2009:6 Transportbranschen – hur står det till? 1997-2007
- 2009:7 Sjötrafik 2008, helår
- 2009:8 Lastbilstrafik 2008, kvartal 4
- 2009:9 Luftfart 2008
- 2009:10 Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2008
- 2009:11 Person- och godstransporter på järnväg, 1 kv 2009
- 2009:12 Lastbilstrafik 2008, helår
- 2009:13 Lätta och tunga lastbilar 2008
- 2009:14 Postverksamhet 2008
- 2009:15 Bantrafikskador 2007
- 2009:16 Färdtjänst och riksferdtjänst 2008
- 2009:17 Sjötrafik 2009, kvartal 1
- 2009:18 Lokal och regional kollektivtrafik 2008
- 2009:19 Lastbilstrafik 2009, kvartal 1
- 2009:20 Person- och godstransporter på järnväg, 2 kv 2009
- 2009:21 Sjötrafik 2009, kvartal 2
- 2009:22 Bantrafik 2008

Ansvarig utgivare: Saman Rashid
ISSN 1404-854X
ISSN 1404-4625

För information kontakta:

Statistikansvarig myndighet: Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA
Kontaktperson: Maria Melkersson
Telefon: 063-14 00 00, fax: 063-14 00 10
E-post: sika@sika-institute.se
Webbadress: www.sika-institute.se
Utgivningsdatum: 2009-10-27

Förord

Under 2008 dödades 397 personer i vägtrafiken. Det är 74 personer färre än året innan. Allt tyder i skrivande stund på att även 2009 kommer färre omkomma i vägtrafiken än under början av 2000-talet.

Föreliggande rapport presenterar den officiella statistiken över dödade och skadade i vägtrafiken. När vi med ord och figurer beskriver den officiella statistiken ligger fokus på de dödade eftersom den statistiken har högst kvalitet. Vi presenterar övergripande beskrivningar av de omkomna, olycksplatserna, olyckstyperna, tidpunkter för dödsolyckorna, alkoholmängd hos dödade förare och fordonen som var inblandade. Vi redovisar också riskmått genom att relatera antalet dödade till trafikexponeringen och i detta sammanhang är SIKAs resvaneundersökning en viktig källa.

Den officiella statistiken baseras helt och hållet på polisrapporterade olyckor. Uppgifterna om *dödade* är noggrant kontrollerade mot andra källor och håller god kvalitet. Vad gäller *skadade* vet vi däremot att polisen inte känner till alla fall och att antalet skadade i vägtrafiken därmed underskattas. Som ett komplement till den officiella statistiken publicerar SIKA därför statistik över den sjukvård som tas i anspråk av de trafikskadade. Den statistiken publiceras i en separat rapport men sammanfattas även i ett kapitel i föreliggande rapport.

Vägverket samlar in och kvalitetsgranskar olycksuppgifter från polisen. SIKA är statistikansvarig myndighet och SCB har producerat tabellunderlaget till den polisrapporterade statistiken på uppdrag av SIKA. Projektledare för *Vägrafikskador 2008* vid SIKA har varit Maria Melkersson. Kapitel 4 har skrivits av Tore Lundström. Avsnitt 1.1 om under året genomförda säkerhetsåtgärder i vägsystemet har skrivits av Magnus Lindholm, Vägverket. Underlaget till beskrivningen av sjukvårdsrapporterade skadade i STRADA har tagits fram av Tomas Fredlund, Transportstyrelsen. SIKA tackar för värdefulla synpunkter från bland annat Thomas Lekander, Vägverket, och Jan Ifver och Åsa Berglind, båda Transportstyrelsen.

Östersund oktober 2009

Saman Rashid
Statistikchef, SIKA

Innehåll

SUMMARY	7
1 BAKGRUND	9
1.1 Trafiksäkerhetsåtgärder under 2008	12
2 OLYCKOR, DÖDADE OCH SKADADE	13
3 FÖRDJUPAD BESKRIVNING AV DÖDSOLYCKORNA.....	17
3.1 Kön, ålder och trafikantgrupp.....	17
3.2 Olycksplats	26
3.3 Olyckstyp.....	40
3.4 Tidpunkt	44
3.5 Alkohol och rattfylleri	56
3.6 Fordon	59
4 SVÅRT SKADADE ENLIGT SJUKVÅRDENS PATIENTREGISTER	63
4.1 Totalt och per kön.....	64
4.2 Trafikantgrupp.....	65
4.3 Ålder	66
4.4 Vårdtid och kostnader	67
4.5 Län.....	71
5 AVSLUTANDE KOMMENTARER.....	77
6 BESKRIVNING AV STATISTIKEN	79
6.1 Statistikens omfattning	79
6.2 Insamling och bearbetning	80
6.3 Definitioner och begrepp.....	80
6.4 Kvalitet och jämförbarhet.....	83
6.5 Uppgifter från andra källor än polisen.....	85
BILAGA 1: POLISENS BLANKETT VID DATAINSAMLINGEN.....	87
BILAGA 2: POLISRAPPORTERADE VÄGTRAFIKOLYCKOR (TABELLBILAGA) / TABLES	89
BILAGA 3: SJUKVÅRDSRAPPORTERADE SKADADE I STRADA.....	137
BILAGA 4: SVENSK-ENGELSK ORDLISTA / LIST OF TERMS	161

Summary

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

In 2008, 18 462 road traffic accidents involving personal injury (including fatal, severe and slight injury) were reported by the police. In these accidents 397 persons were killed, 3 657 were severely injured and 22 591 slightly injured. Between 1975 and 2008 the number of persons killed in road traffic accidents has decreased by 66 per cent, despite a large increase in traffic.

Of those killed in road traffic accidents in 2008 seventy two per cent were men. The large share of men can, to a certain extent, be explained by differences in the total distance travelled, but much is still unexplained. This means that when taking into account the distance travelled, men are at a larger risk of getting killed than women. In a similar way, people older than 74 years, as well as persons riding motorcycle or moped, are at a much larger risk than others to be killed in a road traffic accident.

Of all road users killed in 2008, 13 per cent were killed in slippery road conditions and 36 per cent during night time, dawn or twilight. Of all road users, pedestrians were killed in bad lighting conditions to a greater extent than other road users. Almost 80 per cent of killed car occupants were killed in a single vehicle accident or in an accident with an oncoming motor vehicle.

Among car *drivers* killed we present the risk of getting killed per billion kilometres driven. The risk of being killed as a driver has decreased by 46 percent during the last ten years. The risk is smaller the newer the car and the heavier the car. The fatality risk is about eight times higher in a car that is 15 years or older compared to a car which is younger than five years. In this context it must be remembered that heavier and newer cars appear safer, both due to characteristics of the cars themselves and also due to characteristics of the drivers of those cars.

Practically every fatal road traffic accident is reported to the police and is included in the statistics. Non-fatal accidents however, are not always reported to the police. Sometimes there are also difficulties for the police to distinguish between severely and slightly injured. For comparison, data on persons who were hospitalized due to road traffic accidents are also presented. In 2008 about 9 500 persons were hospitalized for at least 24 hours due to a road traffic accident. In total the road traffic accident victims in 2008 were hospitalized for more than 50 000 days at an approximate total cost of 690 million Swedish kronor.

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

1 Bakgrund

Antalet dödade i vägtrafiken minskade radikalt mellan 2007 och 2008, från 471 till 397 personer, en minskning med 16 procent. Det är, näst minskningen på 17 procent 1992–1993, den största procentuella årliga minskningen av antal dödade sedan åtminstone slutet av 1960-talet. I skrivande stund tyder allt på att även under 2009 kommer färre att omkomma än vad som var fallet under åren början av 2000-talet.¹

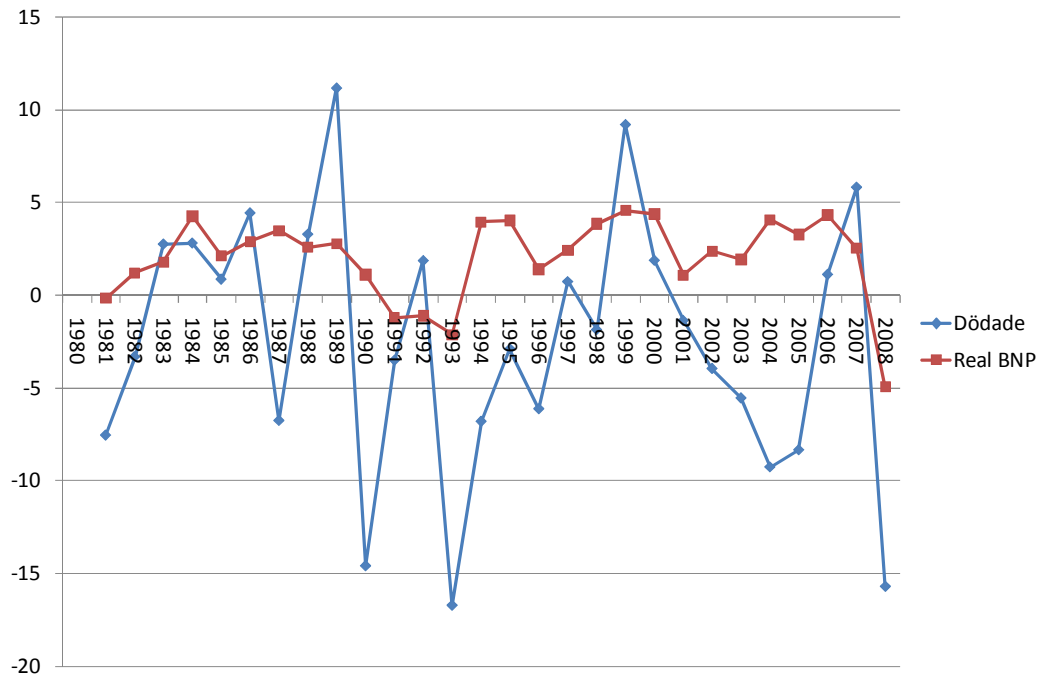
År 2008 var ett konjunktorellt sämre år än på mycket länge och generellt i lågkonjunktur färdas vi mindre på vägarna vilket, allt annat lika, minskar antal olyckor, skadade och dödade. Trafikarbetet (mätt i antal körda kilometer) på svenska vägar minskade med knappt en procent 2008.² Det var personbilarnas minskade trafikarbete som förklarar minskningen i det totala trafikarbetet. Det är första året trafikarbetet minskat sedan lågkonjunkturåret 1993. Antalet fordon i trafik ökade visserligen år 2008 jämfört med år 2007 men antal *nyregistrerade* fordon minskade för alla fordonsslag utom bussar. Antal nyregistrerade personbilar minskade år 2008 med hela 18 procent jämfört med året innan.³ Det återstår att se om 2008 års låga nivå på antalet dödade är början på en permanent lägre nivå på dödstaten i trafiken eller om det endast är en tillfällig följd av en sämre konjunktur.

I figur 1.1 visas årliga förändringar i antalet dödade i vägtrafiken samt i real BNP. Även om de årliga variationerna är betydligt större för antalet dödade än för real BNP är mönstret tydligt. Korrelationen mellan serierna som visas är positiv och lika med 0,51. Det betyder att när vi har hög real BNP-tillväxt så för det med sig den oönskade följden att också antalet dödade i trafiken ökar eller minskar mindre än annars. En sämre BNP-tillväxt å andra sidan gagnar vägtrafiken i form av minskade dödstat.

¹ Vägverket redovisar på sin hemsida för perioden januari–september 2009 antalet dödade till preliminärt 267 personer. Med normal utveckling under årets tre sista månader skulle antalet omkomna under år 2009 uppgå till ungefär 360. Officiell statistik över antalet dödade 2009 publiceras i april 2010.

² Detta enligt SIKAs modell för trafikarbete som bland annat baseras på Vägverkets flödesmätningar. Statistik på trafikarbete finns på SIKAs hemsida, www.sika-institute.se.

³ Detaljerad fordonsstatistik presenteras i "Fordon 2008", SIKAs.



Figur 1.1: Årlig förändring i antalet dödade i vägtrafiken respektive real BNP, 1980-2008.

Källa: Antalet dödade officiell statistik från SIKA och real BNP från SCB (1980-2007 Statistik Årsbok2009, Tabell 363, 2008 kvartal 4 från statistikdatabasen på www.scb.se).

Anm: Korrelationen mellan serierna som visas är lika med 0,51.

Riksdagen lade 1997 fast ett långsiktigt mål för trafiksäkerheten den så kallade Nollvisionen⁴ som fortfarande gäller. Enligt visionen ska ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Regeringen slog då också fast ett etappmål, att antalet dödade i vägtrafikolyckor skulle minst halveras mellan 1996 och 2007. Etappmålet nåddes inte utan mellan 1996 och 2007 minskade antalet dödade med endast sju procent.⁵

Under 2008 lade regeringen fram en ny proposition för målarbetet inom transportsektorn, *Mål för framtidens resor och transporter*.⁶ Det övergripande transportpolitiska målet är som tidigare "... att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet". De tidigare delmålen ersätts från och med 2009 av ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Vad gäller säkerhet på vägarna preciseras etappmålet till att antal dödade ska minst halveras och antalet allvarligt skadade minskas med 25 procent mellan 2007 och 2020. Vägverket har ytterligare preciserat målet till maximalt 220 dödade år 2020. Förutom det svenska målet har EU trafiksäkerhetsmålet att antalet dödade ska halveras till år 2010 (jämfört med 2002), vilket för Sveriges del skulle innebära max 290 dödade år 2010. För att nå detta mål krävs en 15-procentig minskning av antal dödade under vart och ett av de två återstående åren.

Vägverket har förutom etappmål för dödade och allvarligt skadade också preciserat etappmål för vissa tillståndsvARIABLES som är viktiga för

⁴ Prop. 1997/98:56.

⁵ Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål (SIKA Rapport 2008:1).

⁶ Prop. 2008/09:93.

trafiksäkerheten, som hastighetsefterlevnad, nykterhet, bältes- och cykelhjälmsanvändning.⁷ Genomgående för det nya målarbete är att målen ska vara mer styrande än tidigare och utvecklingen ska följas upp kontinuerligt. För trafiksäkerhetens målarbete hölls i april 2009 en första resultatkonferens där en analys av trafiksäkerhetsutvecklingen presenterades.⁸ Vägverket organiserar resultatkonferenserna som kommer att vara årliga och inkludera ett brett urval av aktörer på trafiksäkerhetsområdet. På resultatkonferenserna kommer man att analysera utvecklingen i förhållande till målen, kartlägga vilka åtgärder som genomförts av vilka aktörer samt precisera behov av ytterligare åtgärder.

I ett internationellt perspektiv utmärker sig de nordiska länderna med Sverige i spetsen som föregångsländer vad gäller trafiksäkerhet. Att de nordiska länderna är mest trafiksäkra gör dock att de årliga förbättringarna blir något mindre än för många andra länder som har en högre nivå på till exempel antal trafikdödade per invånare. I ett nordiskt perspektiv har Sverige lägst antal trafikdöda per invånare och per fordon. När man räknar dödade per fordonskilometer hamnar Sverige strax över Norge och Islands nivåer. Oavsett indikator som används framstår Danmark som det nordiska landet med störst problem på trafiksäkerhetsområdet.⁹

För att kunna följa trafiksäkerhetsutvecklingen i ett svenskt och ett internationellt perspektiv samt för att följa upp de politiska målen på trafiksäkerhetsområdet och planera vilka åtgärder som behövs, är tillförlitlig statistik en viktig kunskapskälla. Hur fångas information om de trafikskadade upp? När polis är närvarande på en trafikolycksplats, rapporteras en rad omständigheter kring olyckan samt om eventuella skadade och dödade personer. För de personer som vårdas på sjukhus för trafikskador rapporterar sjukhusen in uppgifter, delvis andra uppgifter än vad polisen rapporterar. Både polisens och sjukvårdens uppgifter om vägtrafikolyckor med personskador rapporteras in till STRADA¹⁰, som är Transportstyrelsens rapporteringssystem för vägtrafikskador.

Den officiella statistiken om vägtrafikskador baseras idag enbart på den information i STRADA som kommer från polisen (STRADA-polis). En viktig orsak är att polisens uppgifter täcker hela landet, medan endast omkring 70 procent av landets sjukhus med akutmottagning för närvarande rapporterar in till sjukvårdsdelen i STRADA (STRADA-sjukvård). Utvecklingsarbete med STRADA-sjukvård pågår. Förhoppningen är att man i framtiden ska kunna använda data från sjukvården i den officiella statistiken, vilket skulle ge en säkrare bedömning av skadornas svårhetsgrad. För att ge en bild av innehållet i STRADA-sjukvård publiceras tabeller med sjukvårdsdata i rapportens bilaga 4.

Den officiella statistiken i föreliggande rapport kommer alltså från polisrapporterade olyckor på vägarna. Rapporten redovisar främst de *dödade*. Ett omfattande arbete läggs ned på att säkerställa dödsfallen. Hur många som dödas i

⁷ Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet. Aktörssamverkan mot nya etappmål 2020. Vägverket publikation 2008:31.

⁸ Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet – Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen. Resultat konferens 2009. Vägverket publikation 2009:47.

⁹ *How far from Zero? Benchmarking of road safety performance in the Nordic countries*, rapport av Eksler m.fl. från European Transport Safety Council, 2009.

¹⁰ Swedish Traffic Accident Data Acquisition.

vägtrafiken och omständigheter kring dödsolyckorna är därför uppgifter som håller mycket god kvalitet, så även i ett internationellt perspektiv. Däremot är statistikens kvalitet betydligt sämre vad gäller de lindrigt och svårt *skadade*. Det beror dels på att polisen inte får kännedom om alla olyckor eller av andra skäl inte rapporterar från alla kända olyckor, dels på att det kan vara svårt för polisen att bedöma om skadorna är lindriga eller svåra.

För att få en bättre bild av det totala antalet *svårt skadade* har SIKA nu för tredje året tagit fram statistik över personer som lagts in på sjukhus på grund av vägtrafikolyckor. Statistiken bygger på uppgifter i Socialstyrelsens patientregister (PAR), som är heltäckande för landet. Detaljerad statistik presenteras i en separat rapport.¹¹ En sammanfattning av resultaten redovisas i kapitel 4.

Vissa tabeller i bilaga 2 är märkta med symbolen för officiell statistik . Endast dessa ingår i den officiella statistiken över vägtrafikskadade personer. Förutom tabellerna med den officiella statistiken finns ett utökat tabellverk med dödade, svårt och lindrigt skadade personer i polisrapporterade vägtrafikolyckor publicerat på SIKA:s hemsida (www.sika-institute.se). Definitioner samt information om hur statistiken samlas in finns i kapitel 6.

1.1 Trafiksäkerhetsåtgärder under 2008

En rad åtgärder genomförs årligen inom vägtransportsektorn för att höja säkerheten. Det finns dock ingen samlad bild över omfattningen av genomförda åtgärder. Detta gäller särskilt insatser som vidtagits i syfte att ändra trafikanternas beteende, samt de fysiska åtgärder som genomförts på det kommunala vägnätet.

Under 2008 startade Vägverket införandet av ett helt nytt hastighetsgränssystem baserat på ett mer flexibelt tiostegssystem. Det innebär att gällande hastighetsgränser anpassas efter hur säker vägen är och den grad av våld människokroppen tål. Totalt har hastighetsgränserna sänkts på 240 mil väg, samtidigt som 91 mil väg fått högre gällande hastighetsgräns. Ytterligare 26 mil väg har försetts med trafiksäkerhetskameror.

Utbyggnaden av mitträcken har fortsatt i samma utsträckning som under senare år och 23 mil mötesseparerad väg tillkom under 2008, varav 5 mil motorväg. Drygt 80 mil försågs med mitträffling. Utöver detta har vissa korsningar och sidoområden åtgärdats.

Medelhastigheten på vägarna (mäts endast på statliga vägar) bedöms ha minskat något under 2008. Utbytet av äldre bilar som skrotas ut och nyregistrering av säkrare bilar har fortsatt i samma storleksordning som de närmast föregående åren. Inom indikatorerna bälte och alkohol syns inga förbättringar under året.

De sammanlagda effekterna av de trafiksäkerhetsåtgärder som genomförts under 2008 och de tillståndsförändringar som skett beräknas ge i storleksordningen 20 färre dödade och 100 färre svårt skadade. Mer om Vägverkets trafiksäkerhetsarbete finns att läsa i Vägverkets årsredovisning för 2008.

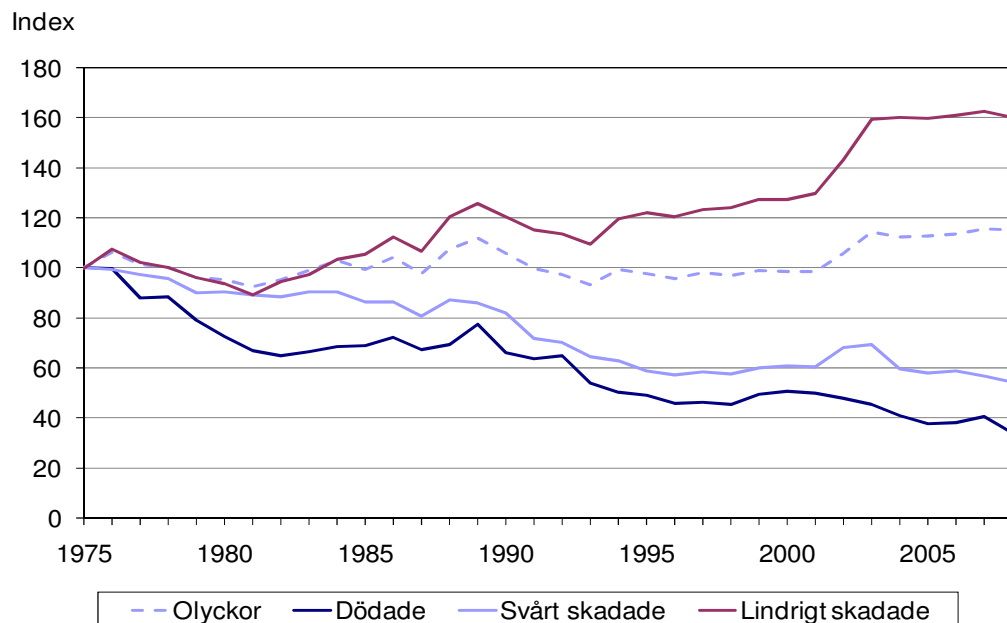
¹¹ *Vägtrafikskadade i sjukvården 1998–2008. Statistik över vård av vägtrafikskadade i Sverige 1998–2008*, SIKA Statistik 2009:24.

2 Olyckor, dödade och skadade

Sammanfattning

- Varje dag rapporterar polisen i genomsnitt 50 vägtrafikolyckor med personskador.
- I genomsnitt inträffar en dödsolycka per dag.
- Under 2008 dödades 397 personer i vägtrafiken.
- Olyckor utanför tätbebyggt område leder ofta till svårare skador.
- Antalet dödade och polisrapporterade svårt skadade har minskat sedan 1975, trots att trafiken ökat. Däremot har antalet polisrapporterade lindrigt skadade ökat.

Varje dag inträffar ungefär 50 vägtrafikolyckor med personskador, där olyckan kommer till polisens kännedom och rapporteras in till statistiken. Antalet polisrapporterade personskadeolyckor har varit relativt konstant sedan 1975, men har ökat något efter 2001 (figur 2.1).

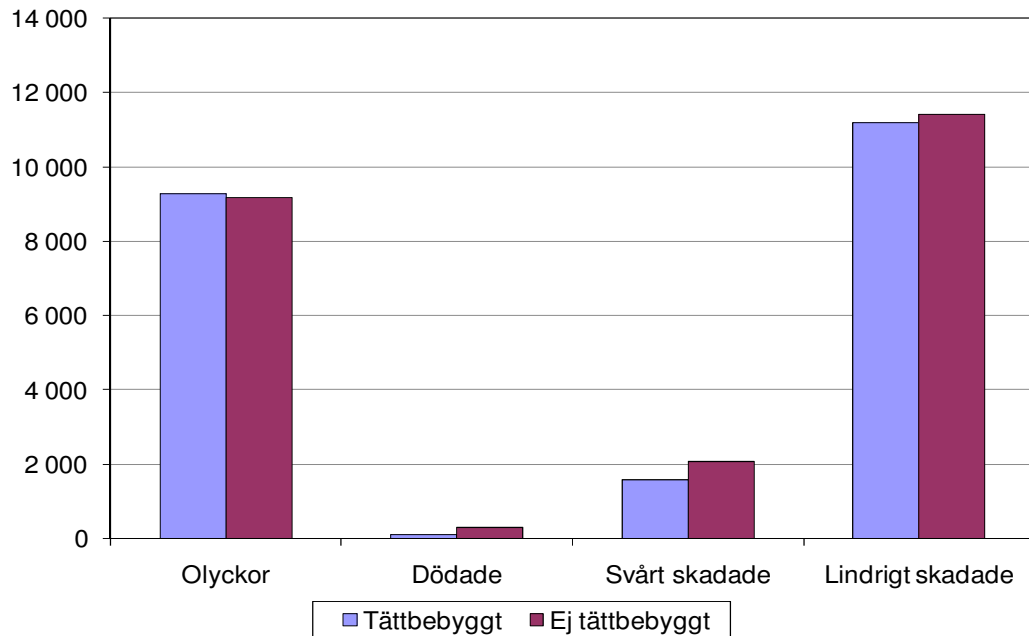


Figur 2.1: Antal polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada 1975-2008 samt därvid dödade, svårt respektive lindrigt skadade personer. Index (1975=100).

Olyckor med dödlig utgång har minskat under perioden. I mitten av 1970-talet inträffade ungefär tre dödsolyckor per dag, medan det 2008 skedde en dödsolycka per dag. Förändringen märks också genom att antalet *dödade* har minskat från 1 172 personer 1975 till 397 personer 2008, vilket motsvarar en minskning med 66 procent (figur 2.1). Antalet polisrapporterade svårt skadade har också minskat, dock inte i samma utsträckning som antalet dödade. Däremot har antalet lindrigt

skadade som rapporteras av polisen ökat. Med svårt skadad menas i princip en person som fått skador som förväntas medföra inläggning på sjukhus. Övriga skador anses lindriga (se vidare definitioner i kapitel 6).

Drygt hälften av vägtrafikolyckorna under 2008 skedde inom tätbebyggt område. Olyckorna utanför tätbebyggt område resulterade dock i fler dödsfall och fler personskador (figur 2.2).



Figur 2.2: Antal polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada 2008 samt därvid antal dödade, svårt respektive lindrigt skadade personer. Tätbebyggt respektive ej tätbebyggt område.

I genomsnitt dödades eller skadades 1,50 personer i varje olycka utanför tätbebyggt område, varav 0,03 dödades, 0,23 skadades svårt och 1,24 skadades lindrigt. Inom tätbebyggt område dödades eller skadades 1,38 personer per olycka, varav 0,01 dödades, 0,17 skadades svårt och 1,20 skadades lindrigt.

De flesta inblandade i olyckorna är alltså lindrigt skadade. Vi vet att mörkertalet är stort för denna grupp, eftersom många olyckor med lindriga personskador inte kommer till polisens kännedom.

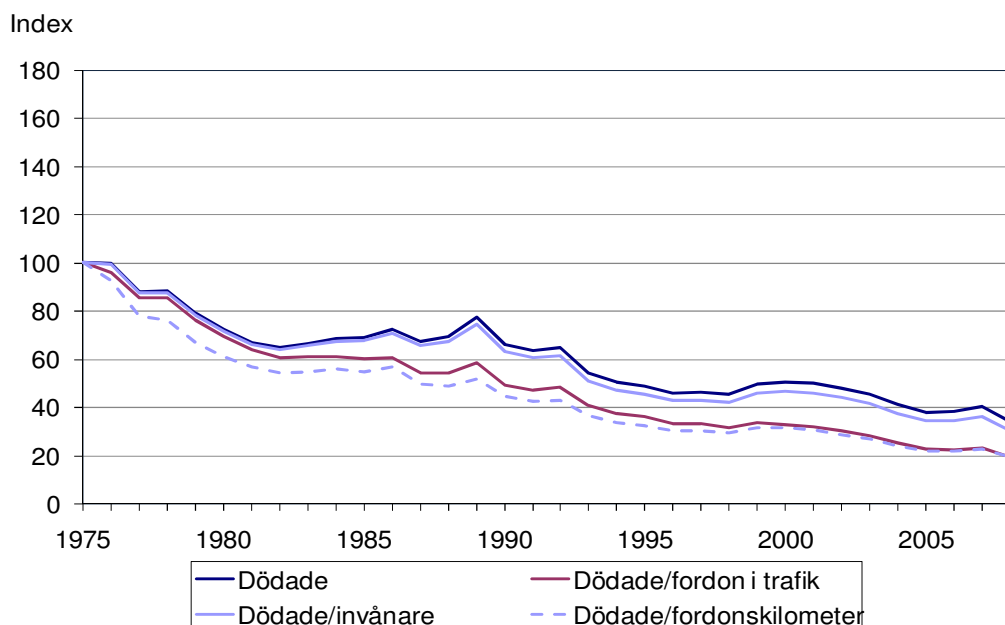
För att tolka utvecklingen kan riskmått beräknas, där man relaterar antalet dödade och skadade till hur befolkningen och trafiken har ökat. I figur 2.3 nedan redovisas ett index för antalet dödade, antalet dödade per invånare, antalet dödade per motorfordon i trafik samt antalet dödade per motorfordonskilometer. Vid beräkningen av antalet dödade per motorfordon har *samtliga* dödade i vägtrafikolyckor dividerats med *summan* av antalet motorfordon (personbilar, lastbilar, bussar, motorcyklar och EU-mopeder, så kallad moped klass I¹²). Antalet dödade per motorfordonskilometer har beräknats som *samtliga* dödade i vägtrafikolyckor

¹² Moped klass II behöver inte registreras och för dessa finns därmed ingen statistik över antal fordon.

dividerat med den totala körsträckan för alla motorfordon enligt flödesmätningar på vägarna.¹³

Det framgår av figur 2.3 att antalet dödade per invånare minskat snabbare än antalet dödade. Den kraftiga minskningen av antalet dödade har alltså skett, samtidigt som befolkningen har ökat. Likaså har antalet dödade per motorfordon i trafik och per motorfordonskilometer minskat snabbare än antalet dödade, vilket betyder att minskningen av antalet dödade har skett trots att antalet motorfordon i trafik och antalet körda kilometer har ökat.

De tre riskmått i figur 2.3 visar att *risk* att dödas i vägtrafiken har minskat kraftigt under perioden 1975–2008. Beroende på vilket av de tre måtten som används har risken att dödas i en vägtrafikolycka minskat med mellan 70 och 81 procent på drygt tre decennier.



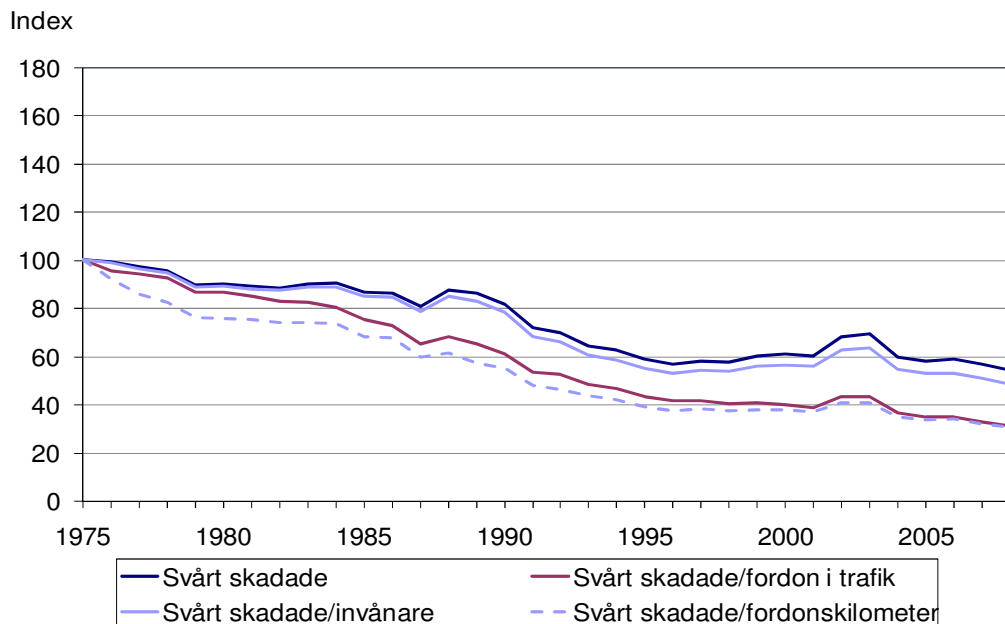
Figur 2.3: Antal dödade i polisrapporterade vägtrafikolyckor 1975–2008. Totalt samt per invånare, per motorfordon i trafik och per motorfordonskilometer.¹⁴ Index (1975=100).

Källa: Antal dödade, antal motorfordon i trafik och antal motorfordonskilometer (SIKA), antal invånare (SCB).

¹³ Uppgifterna om antal invånare har hämtats från SCB:s hemsida (www.scb.se) och avser befolkningen vid respektive års slut. Antalet motorfordon och motorfordonskilometer har hämtats från SIKA:s hemsida (www.sika-institute.se). Motorfordonskilometer är baserat på flödesmätningar på vägarna. I antalet fordonskilometer med motorcykel kan även viss trafik med mopeder ingå.

¹⁴ I vilken utsträckning mopeder ingår i underlaget beskrivs i löptexten.

På motsvarande sätt har risken att skadas svårt i en vägtrafikolycka under perioden 1975–2008 minskat med mellan 52 och 69 procent (figur 2.4).



Figur 2.4: Antal svårt skadade i polisrapporterade vägtrafikolyckor 1975–2008. Totalt samt per invånare, per motorfordon i trafik och per motorfordonskilometer.¹⁵ Index (1975=100).

Källa: Antal dödade, antal motorfordon i trafik och antal motorfordonskilometer (SIKA), antal invånare (SCB).

Antalet lindrigt skadade har ökat över tiden (figur 2.1). Risken att skadas lindrigt i trafiken har ökat med 42 procent sedan 1975 beräknat på antalet lindrigt skadade per invånare, men har varit relativt konstant för riskmåttan baserade på antalet motorfordon i trafik respektive antalet motorfordonskilometer (visas ej i figur).

Således har det samlade trafiksäkerhetsarbetet i samhället de senaste årtiondena varit framgångsrikt när det gäller att minska risken att dödas i vägtrafikolyckor. Det tycks också ha haft god effekt på risken att skadas svårt, men däremot inte på risken att skadas lindrigt. Huruvida antalet lindrigt skadade verkligen har ökat samtidigt som svårt skadade och dödade minskat (figur 2.1), eller om det beror på ändrade rapporteringsrutiner hos polisen är svårt att bedöma. Vi vet dock att polisens rapportering av *svårt och lindrigt skadade* i vägtrafikolyckor har brister i form av underrapportering (många olyckor kommer inte till polisens kännedom) och felklassificering (svårt för polisen att bedöma hur allvarligt skadade personerna är).

Resterande del av rapporten fokuserar på *dödade* i polisrapporterade vägtrafikolyckor (kapitel 3) samt *svårt skadade* i bemärkelsen vårdade på sjukhus på grund av vägtrafikolycka enligt Socialstyrelsens patientregister (kapitel 4). Viss statistik över svårt respektive lindrigt skadade i polisrapporterade vägtrafikolyckor redovisas dock i bilaga 2.

¹⁵ Se not till figur 2.3.

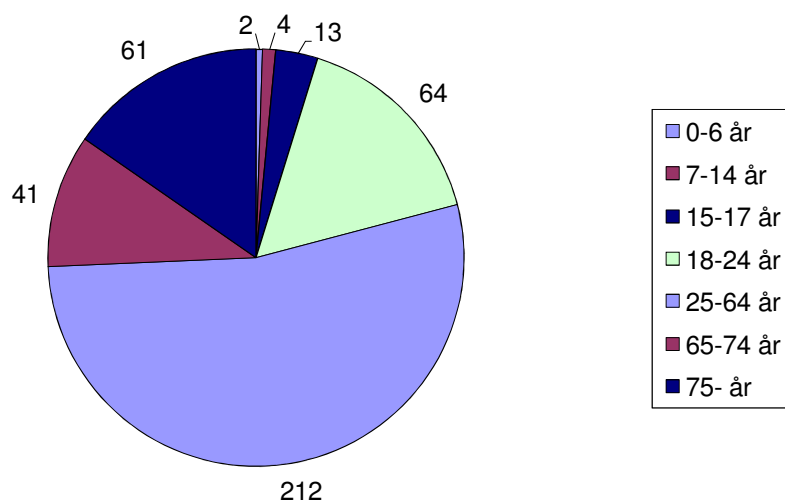
3 Fördjupad beskrivning av dödsolyckorna

3.1 Kön, ålder och trafikantgrupp

Sammanfattning

- Under 2008 dödades 397 personer i vägtrafiken, 286 män och 111 kvinnor, det vill säga 72 procent av de dödade var män.
- Endast en del av skillnaden mellan könen kan förklaras av att män reser längre sträckor än kvinnor. Antalet dödade skulle därför kunna minskas från 397 till ungefär 265 personer, bara genom att få män att – ur alla aspekter – resa på ett lika trafiksäkert sätt som kvinnor.
- Äldre än 74 år är den åldersgrupp som löper störst risk att dödas i trafiken.
- Om alla resor med MC och moped i stället genomfördes med personbil, skulle omkring 60 liv kunna sparas.

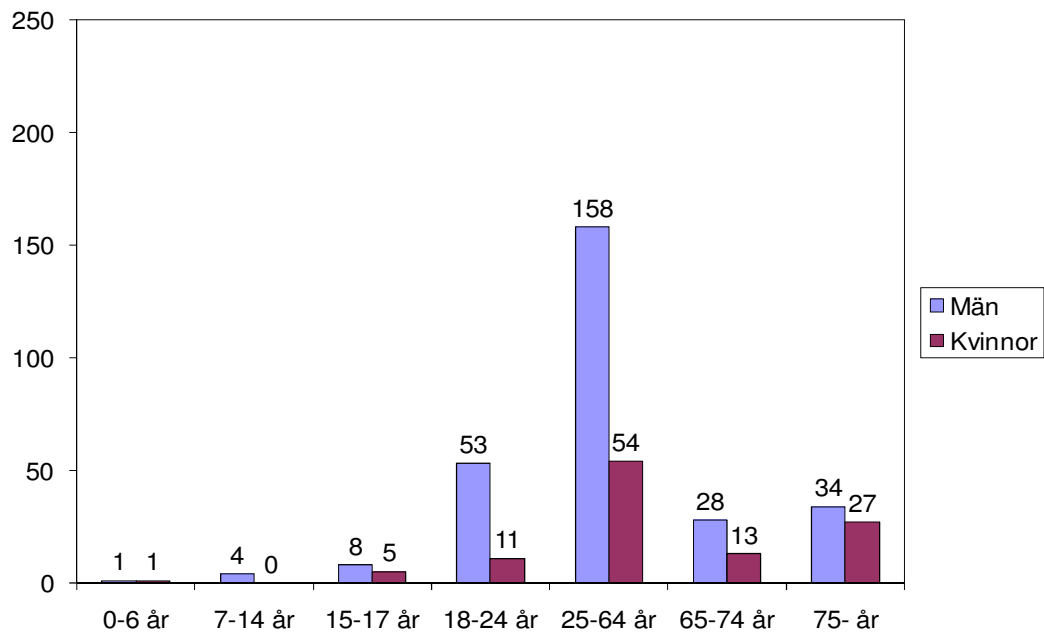
Under 2008 dödades 397 personer i vägtrafikolyckor, varav 286 män (72 procent) och 111 kvinnor (28 procent). Mer än hälften av dem som omkom i vägtrafikolyckor 2008 var medelålders, vilket i denna rapport definieras som personer mellan 25 och 64 år (figur 3.1). Bland de omkomna är det något fler personer 65 år eller äldre (26 procent) än barn och ungdomar 0–24 år (21 procent).



Figur 3.1: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per åldersgrupp.¹⁶

¹⁶ I samtliga cirkeldiagram i avsnittet visas de olika kategorierna i cirkeln medsols.

I alla åldersgrupper utom barn 0–6 år dödades fler män än kvinnor (figur 3.2).



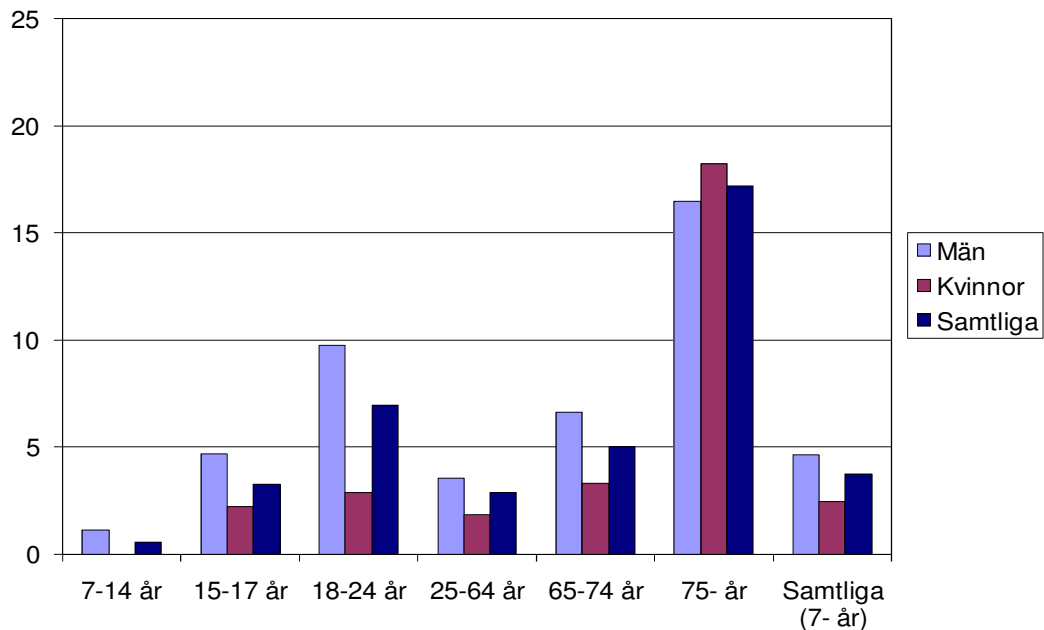
Figur 3.2: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per åldersgrupp och kön.

En tänkbar förklaring till att betydligt fler män än kvinnor har omkommit i vägtrafiken, skulle kunna vara att män vistas mer i vägtrafikmiljö och således exponeras mer för risk att trafikdödas. Figur 3.3 visar emellertid att män fortfarande har nästan dubbelt så stor risk att dödas i trafiken, även när man tar hänsyn till skillnader i färdlängd.¹⁷ Antalet dödade i trafiken skulle med andra ord kunna minskas avsevärt om män – ur alla aspekter som har betydelse för trafiksäkerheten – reste som kvinnor.¹⁸ Om män hade haft samma risk att dödas som kvinnor, hade 134 män kunnat räddas under 2008. Då hade det totala antalet dödade stannat på 263 i stället för 397 personer.¹⁹

¹⁷ Exponeringsdata är hämtade från databasen för den nationella resvaneundersökningen RES 2005–2006. Vi har tagit hänsyn till resta kilometer i vägtrafikmiljö det vill säga med personbil, lastbil, buss, MC, moped, cykel eller som gångtrafikanter. Resvaneundersökningen omfattar endast personer 6–84 år. Därför har antalet personkilometer för den äldsta åldersgruppen (75– år) räknats upp utifrån antalet i befolkningen som är 75–84 år respektive 85 år och äldre. Uppgifter om befolkningens storlek har hämtats från SCB. Olika uppräkningsstal har använts för män och kvinnor. Uppräkningen har gjorts utifrån antagandet att personer 85 år och äldre reser lika långt som personer 75–84 år, vilket sannolikt innebär att den totala färdlängden för gruppen 75– år har överskattats. Riskerna för den äldsta åldersgruppen är därmed troligen högre än vad diagrammen i denna rapport visar. En beskrivning av resvaneundersökningen finns i rapporten ”RES 2005–2006 Den nationella resvaneundersökningen” (SIKA Statistik 2007:19).

¹⁸ Resultatet gäller *alla trafiksäkerhetsaspekter sammantaget* och hindrar inte att män i vissa avseenden kan göra mer trafiksäkra val än kvinnor. Av resultatet framgår inte på vilket sätt som män och kvinnors resande skiljer sig åt när det gäller olika trafiksäkerhetsaspekter.

¹⁹ $[\text{Antal dödade män}] \times ([\text{Antal dödade per miljard personkilometer för kvinnor}] / [\text{Antal dödade per miljard personkilometer för män}]) + [\text{Antal dödade kvinnor}] = 286 \times (2,47/4,66) + 111 = 152 + 111 = 263 \text{ personer. } 397-263=134 \text{ personer.}$

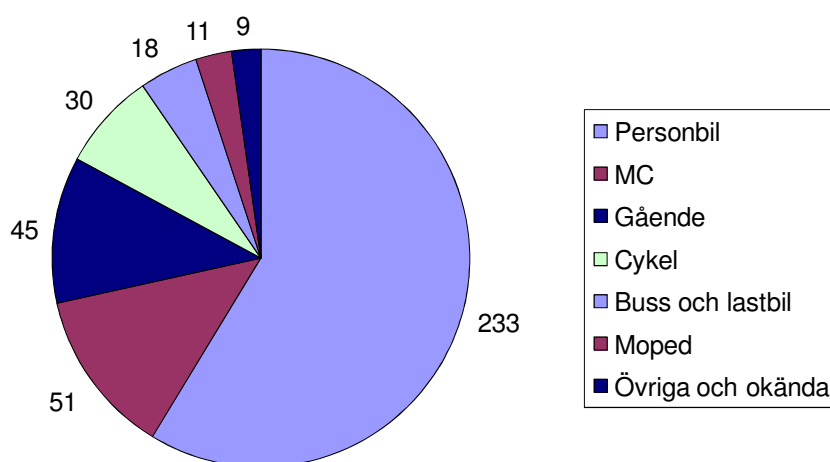


Figur 3.3: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per miljard personkilometer, beräknat per åldersgrupp och kön.

Källa: Officiell statistik över antal dödade i vägtrafikolyckor samt uppgifter om färdlängder från SIKA:s resvaneundersökning 2005–2006.

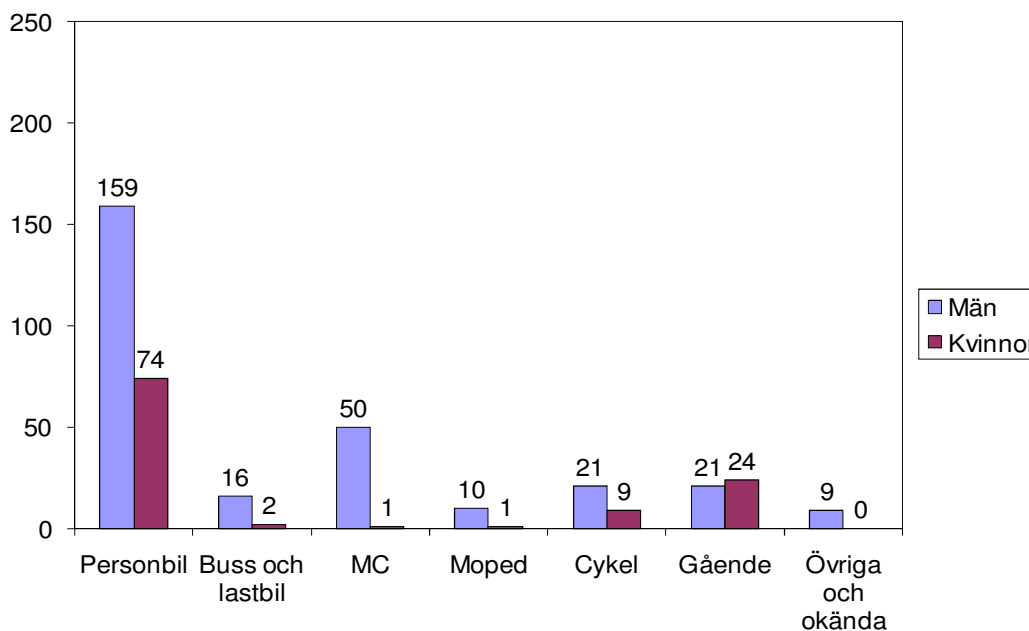
Av figur 3.3 framgår också att risken att dödas i vägtrafikolyckor varierar kraftigt mellan olika åldersgrupper. Lägst risk att dödas i förhållande till hur långt man reser har barn (7–14 år) och medelålders (25–64 år). Därefter kommer ungdomar (15–24 år) samt personer i åldern 65–74 år. Störst risk att dödas i trafiken har den äldsta åldersgruppen (75– år). Jämfört med medelåldersgruppen har ungdomar 18–24 år mer än dubbelt så stor risk att dödas i trafiken och personer över 74 år sex gånger större risk.

Av figur 3.4 framgår hur de som dödades i vägtrafikolyckor 2008 fördelar sig mellan olika trafikantgrupper. Ungefär sex av tio hade färdats i personbil. Resten hade åkt motorcykel (13 procent), gått till fots (11 procent), cyklat (8 procent), åkt buss eller lastbil (5 procent), åkt moped (3 procent) eller rest med annat färdssätt (2 procent). Bland de 18 som hade färdats med buss eller lastbil hade fem kört tung lastbil, tio kört lätt lastbil, en kört lastbil av okänd viktklass, en varit passagerare i lastbil och en kört buss. Ingen busspassagerare omkom under 2008.



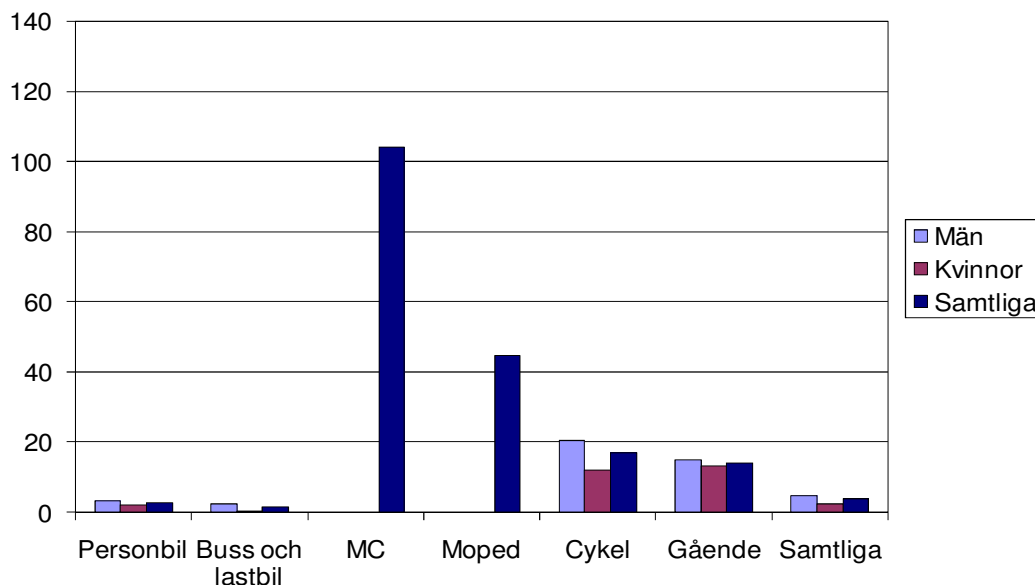
Figur 3.4: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per trafikantgrupp.

Under 2008 dödades fler män än kvinnor inom alla trafikantgrupper utom gående (figur 3.5). Andelen män bland de omkomna var störst bland motorcyklister och mopedister samt inom trafikantgruppen övriga och okända.



Figur 3.5: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per trafikantgrupp och kön.

I figur 3.6 relateras de dödade till respektive trafikantgrupps exponering i vägtrafikmiljö. Risken att dödas i en vägtrafikolycka varierar kraftigt mellan olika trafikantgrupper. Under 2008 hade de som färdades på MC eller moped ungefär 15–40 gånger så stor risk att dödas som de som åkte personbil. Att gå eller cykla var ungefär fem gånger så farligt som att åka bil. Män löper en större risk än kvinnor att dödas vid resor med personbil, buss och lastbil, cykel samt till fots. För MC och moped kan ingen jämförelse mellan könen göras.



Figur 3.6: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per miljard personkilometer, beräknat per trafikantgrupp och kön. Åldersgrupp: 7 år och uppåt.

Källa: Officiell statistik över antal dödade i vägtrafikolyckor samt uppgifter om färdlängder från SIKAs resvaneundersökning 2005–2006.

Anm: Observera att riskerna med att åka moped och MC endast har beräknats för könen sammantaget. Det beror på att urvalet i resvaneundersökningen är för litet för att få tillförlitliga exponeringsdata för moped och MC uppdelat på åldersgrupper.

Det är alltså väldigt riskfullt att vara oskyddad trafikant. Risken för MC-åkare är 39 gånger större än för personbilster, för MC-åkare 17 gånger större och för gående och cyklister ungefär 5–6 gånger större.

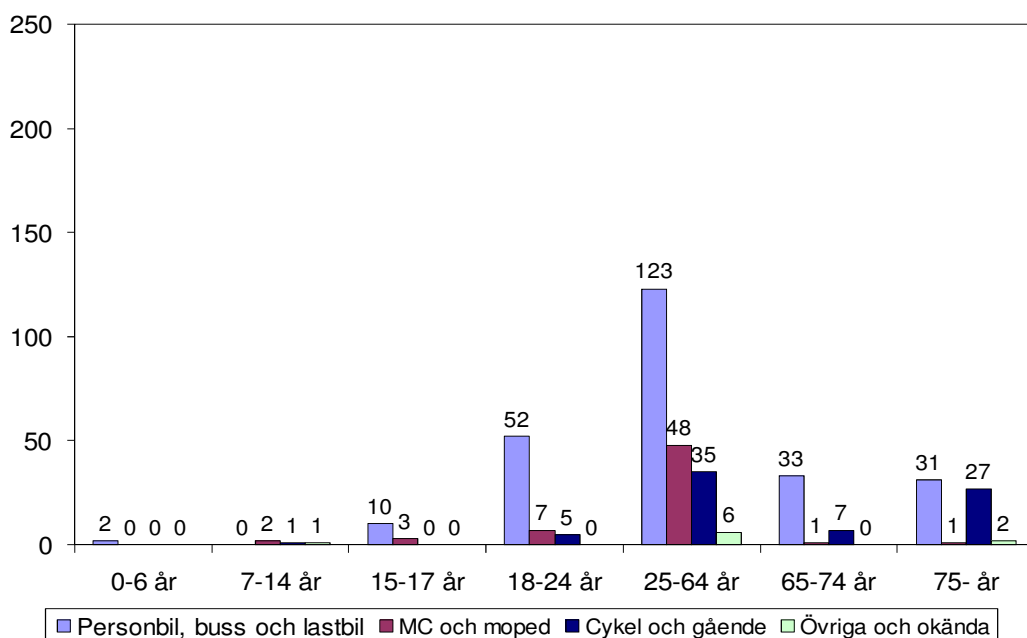
De oskyddade trafikanterna utsätts alltså för risker som är mångdubbelt dem för skyddade trafikanter. En konsekvens av detta kan naturligtvis bli att människor rör sig mindre som oskyddade trafikanter än vad de annars skulle göra. I regeringens proposition ”Mål för framtidens resor och transporter” nämns det faktum att minskade dödstal bland barn i trafiken mest troligt gått hand i hand med minskad rörelsefrihet, det vill säga att barn rör sig allt mindre i vägtrafikmiljö just på grund av riskerna men kanske även av andra skäl. I propositionen framhålls att minskade olyckstal måste kunna förenas med ökad rörelsefrihet, inte minst för barn och ungdomar. Förbättrade förutsättningar att välja såväl kollektivtrafik som gång och cykel framhålls också som viktigt för transportpolitiken.²⁰

I figur 3.7 redovisas antalet dödade i vägtrafikolyckor 2008 per kombination av åldersgrupp och trafikantgrupp. Flest personer omkom vid färd med personbil,

²⁰ Prop. 2008/09:93, sid. 27-28.

buss eller lastbil i alla åldersgrupper utom barn 7–14 år, där de fyra som omkom 2008 hade rest med andra färdssätt.

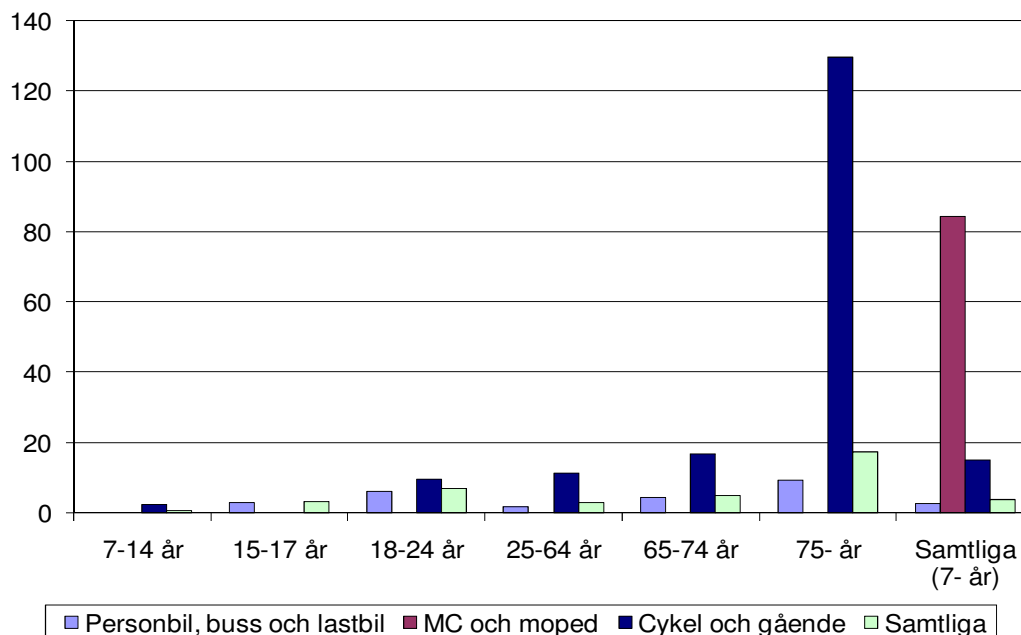
Moped och MC skördade många dödsoffer, inte enbart bland ungdomar utan även bland medelålders. Bland de äldre omkom dock fler i samband med cykling och promenader, än vid moped- och MC-åkning.



Figur 3.7: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per åldersgrupp och trafikantgrupp.

I figur 3.8 tas hänsyn till hur långa sträckor de olika grupperna färdas på vägarna. För alla åldersgrupper utom åldersgruppen 15–17 år innebär det en större risk att gå eller cykla än att åka personbil, buss eller lastbil.

Äldre löper betydligt större risker än yngre då de går eller cyklar. Vid resor med personbil, buss eller lastbil reste dock personer 65–74 år säkrare än vad ungdomar 18–24 år gjorde. Personer i åldern 75 år och äldre har dock en större dödsrisk än yngre, även när de åker personbil, buss eller lastbil.



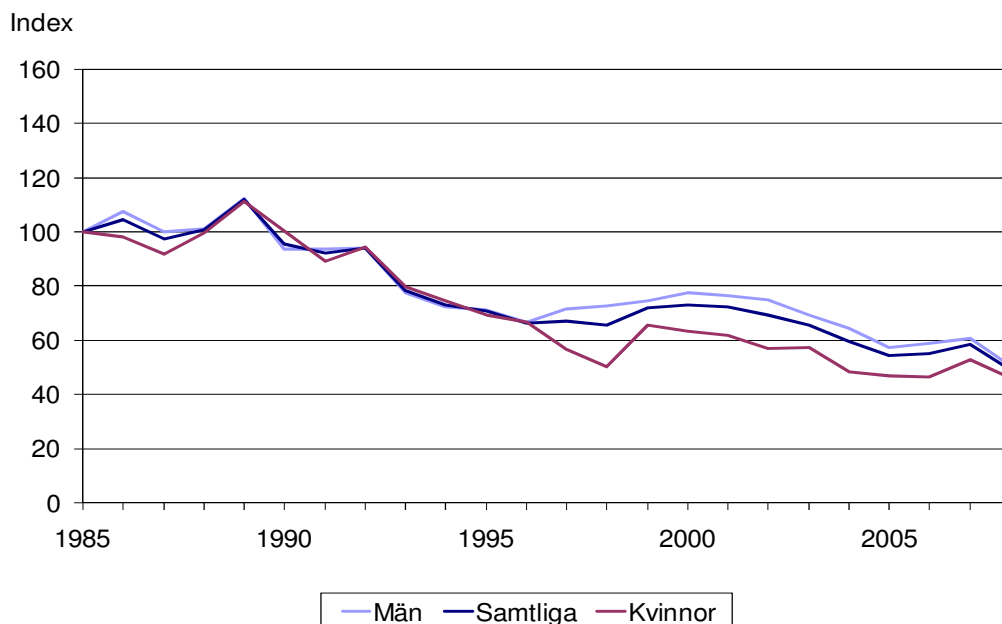
Figur 3.8: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per miljard personkilometer, beräknat per åldersgrupp och trafikantgrupp.

Källa: Officiell statistik över antal dödade i vägtrafikolyckor samt uppgifter om färdlängder från SIKA:s resvaneundersökning 2005–2006.

Anm: Observera att riskerna med att åka moped och MC endast har beräknats för alla åldersgrupper sammantaget. Det beror på att urvalet i resvaneundersökningen är för litet för att få tillförlitliga exponeringsdata för moped och MC uppdelat på åldersgrupper.

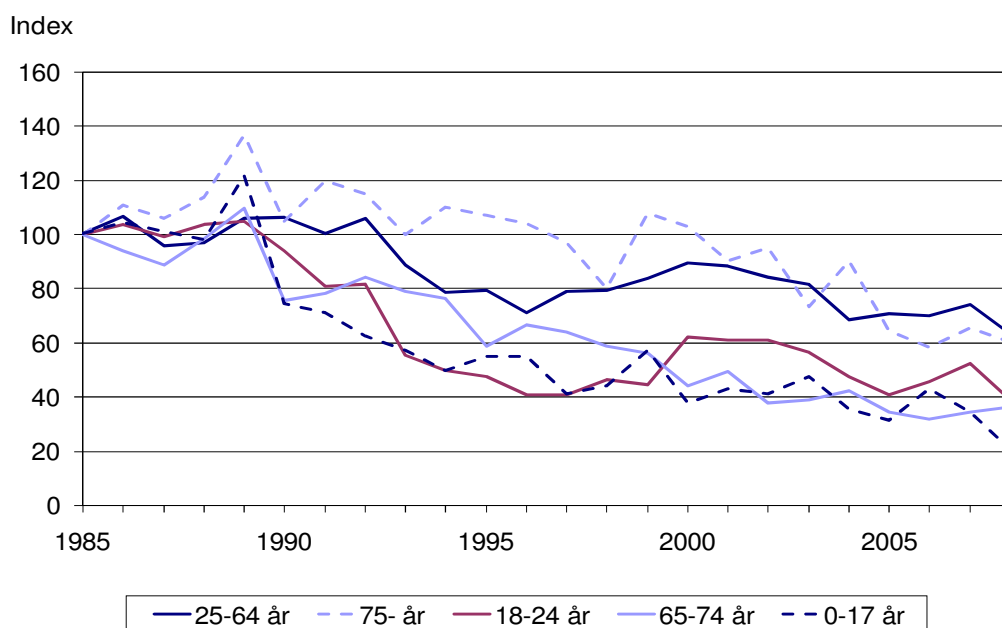
Utvecklingen 1985–2008

Utvecklingen för dödade per kön var i princip densamma fram till 1996 enligt figur 3.9. Därefter har dödade bland kvinnor minskat mer. Sedan 1985 har antalet dödade i vägtrafikolyckor minskat med 49 procent för män och 54 procent för kvinnor.



Figur 3.9: Antal dödade i vägtrafikolyckor 1985–2008 totalt samt per kön. Index (1985=100).

Antalet dödade i vägtrafikolyckor har minskat i alla åldersgrupper sedan 1985 (figur 3.10). Störst har minskningen varit för barn 0–17 år (80 procent) och minst för medelålders 25–64 år (37 procent).

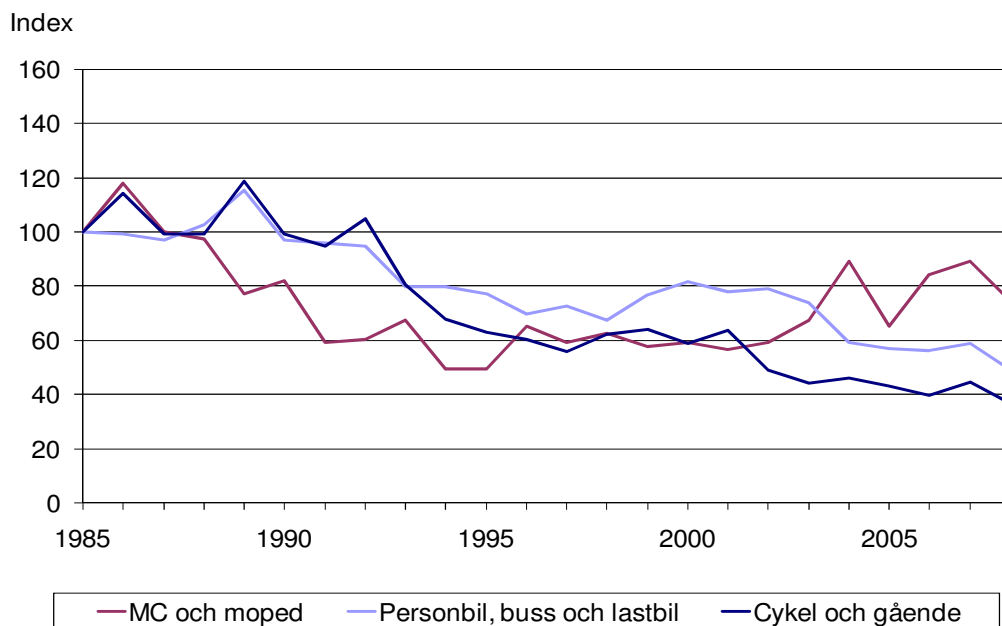


Figur 3.10: Antal dödade i vägtrafikolyckor 1985–2008 per åldersgrupp. Index (1985=100).

Av figur 3.11 framgår utvecklingen per trafikantgrupp. Antalet cyklister och fotgängare som dödats i vägtrafikolyckor har minskat med 63 procent mellan 1985 och 2008. Trenden är också nedåtgående för bilister (personbil, buss eller lastbil). Antalet mopedister och motorcyklister som dödats har däremot varierat

mycket under perioden. Antalet halverades mellan 1985 och 1995, men har sedan ökat och ligger idag på samma nivå som 1990.

De senaste årens ökade antal dödade motorcyklister och mopedister har skett samtidigt som den typen av fordon ökat dramatiskt i antal. Antalet motorcyklar i trafik har de senaste tio åren mer än fördubblats. De så kallade EU-mopederna (mopeder klass I) är ett relativt nytt inslag i den svenska trafiken. För tio år sedan fanns några hundra EU-mopeder i trafik och i slutet av 2008 fanns 93 000 i trafik plus mer än 100 000 avställda EU-mopeder.²¹



Figur 3.11: Antal dödade i vägtrafikolyckor 1985–2008 per trafikantgrupp. Index (1985=100).

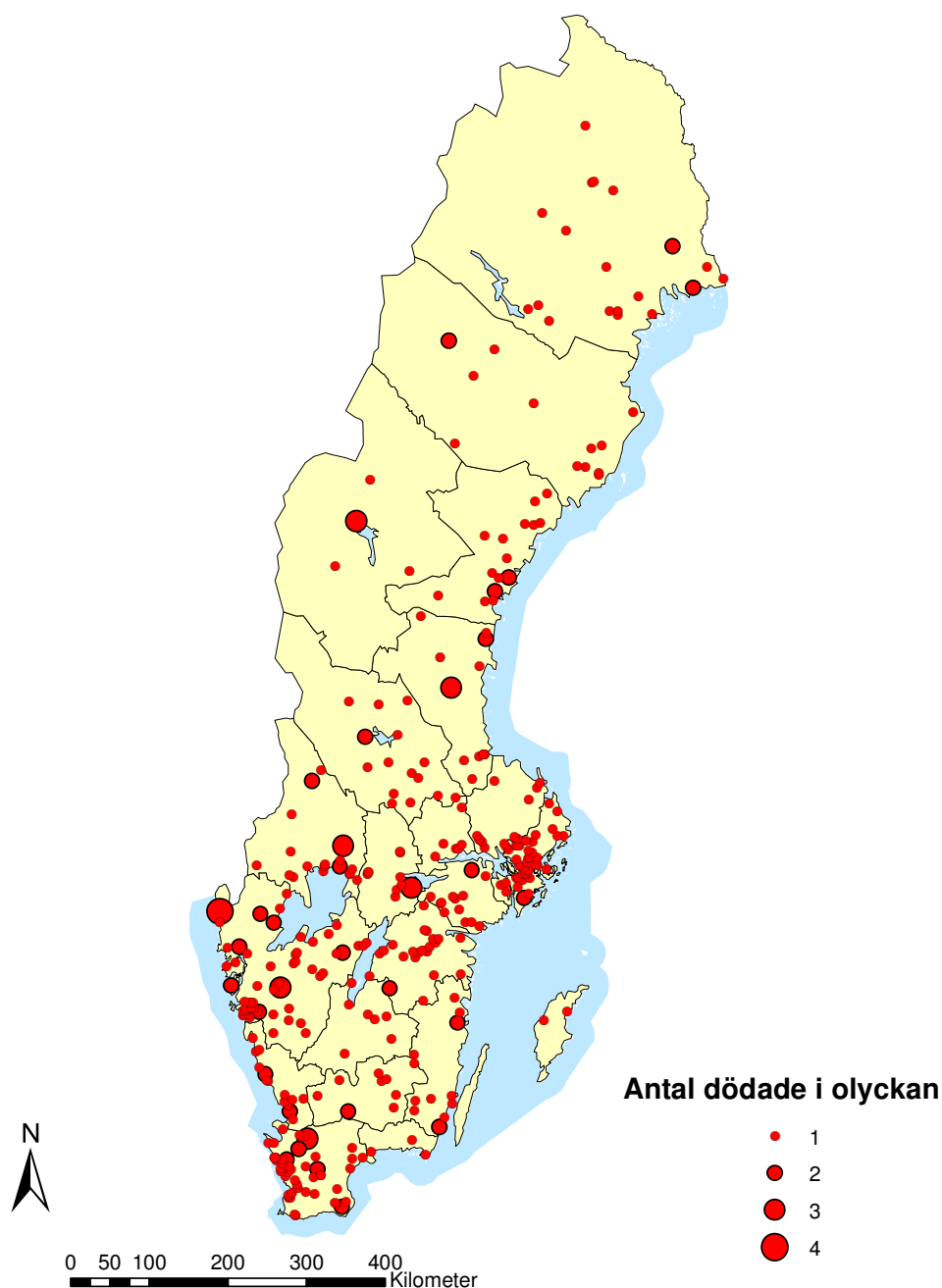
²¹ Officiell statistik om fordon för året 2008 finns i SIKA:s publikation *Fordon 2008*. Mopeder klass II (konstruerad för att köras i hastighet om max 25 eller 30 km/timme) registreras inte och därmed vet vi inte hur många mopeder av detta slag som finns. För att köra EU-moped (moped klass I, konstruerad för att köras i hastighet om max 45 km/timme) krävs från och med 1 oktober 2009 körkort. Tidigare var det tillräckligt med ett förarbevis och de som fyllde 15 år innan 1 oktober 2009 får även fortsättningsvis köra EU-moped med enbart förarbevis. För moped klass II krävs förarbevis från och med 1 oktober 2009. Se vidare www.transportstyrelsen.se för regler om mopeder.

3.2 Olycksplats

Sammanfattning

- Under 2008 inträffade 355 vägtrafikolyckor med dödlig utgång.
- I de flesta dödsolyckorna omkom en person.
- Ungefär 75 procent omkom på vägsträckor, 20 procent i vägkorsningar och resterande fem procent till exempel i rondeller och på trafikplatser.
- Tre fjärdedelar dödades utanför tätbebyggt område.
- 13 procent omkom vid halt väglag och 36 procent i mörker, gryning eller skymning.
- Fotgängare dödades i större utsträckning än andra trafikantgrupper vid dåliga ljusförhållanden.

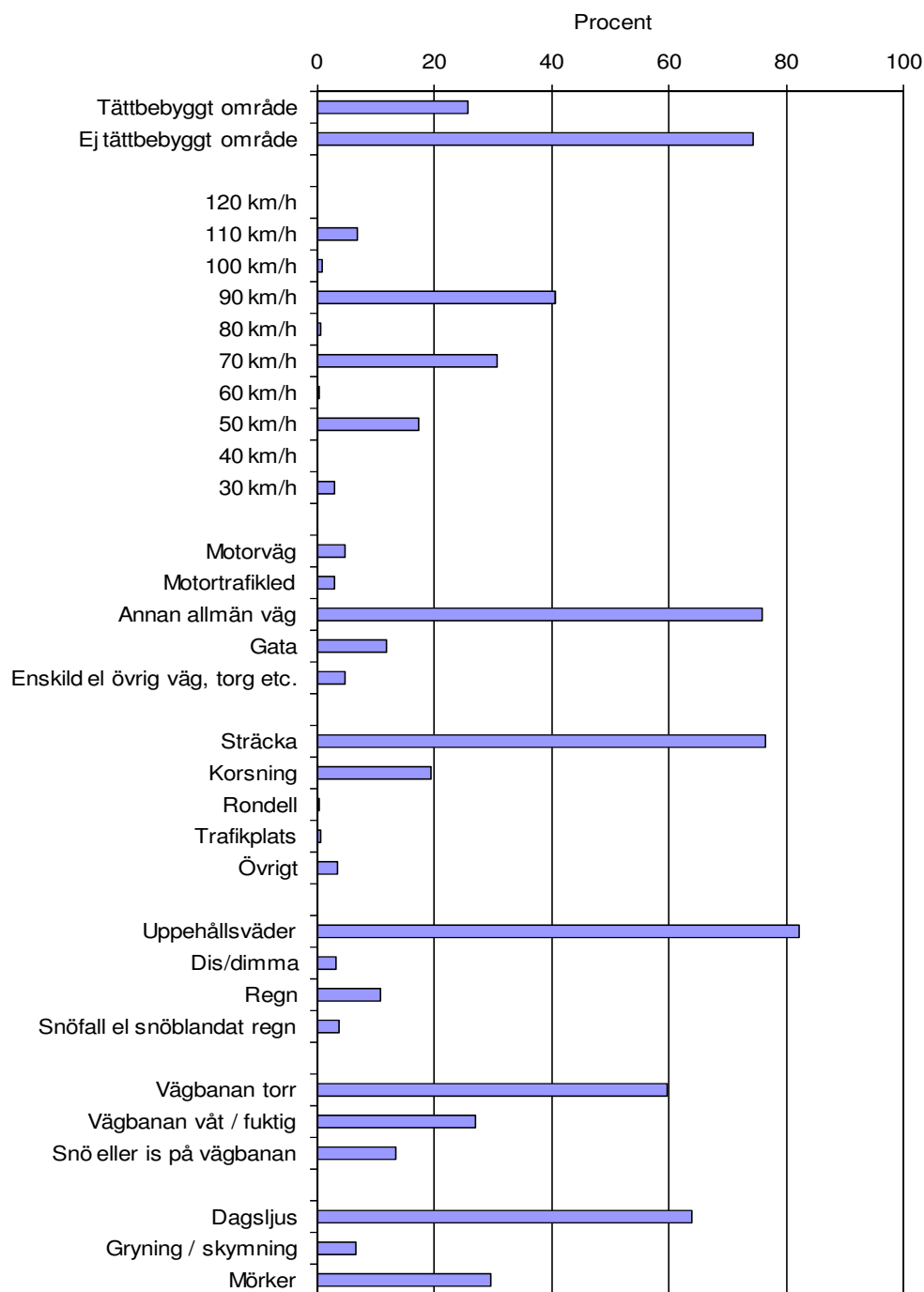
År 2008 inträffade 355 vägtrafikolyckor, där minst en person dödades. Av kartan (figur 3.12) framgår var olyckorna inträffade och hur många som omkom i respektive olycka. I de flesta dödsolyckorna omkom bara en person, men ytterligare personer kan ha skadats svårt eller lindrigt. I den svåraste olyckan i bemärkelsen flest dödade omkom fyra personer, en olycka i Västra Götaland. Dessutom skedde sex olyckor där tre personer vardera dödades och 27 olyckor där två personer vardera dödades. I resterande 321 olyckor dödades en person. Totalt dödades 397 personer i vägtrafiken under 2008.



Figur 3.12: Vägtrafikolyckor med dödlig utgång 2008.

Figur 3.13 nedan beskriver fördelningen av antalet dödade i vägtrafikolyckor efter olika förhållanden och förutsättningar på olycksplatsen. Tre av fyra som omkom 2008 dödades i olyckor utanför tätbebyggt område och i regel på vägar med skyltat hastighet om 90 eller 70 kilometer i timmen. Omkring tre fjärdedelar dödades på "annan allmän väg", medan resterande förolyckades på vägtyper som motorväg, motortrafikled, gata eller enskild väg. Ungefär 75 procent omkom på vägsträckor, 20 procent i tre- och fyrvägs korsningar och fem procent på andra ställen (till exempel i rondeller och på trafikplatser).

De flesta omkom vid uppehållsväder, men 18 procent dödades vid dimma, regn eller snöfall. 13 procent omkom då det fanns snö eller is i någon form på vägen. Andelen dödade i mörker, gryning eller skymning var 36 procent.

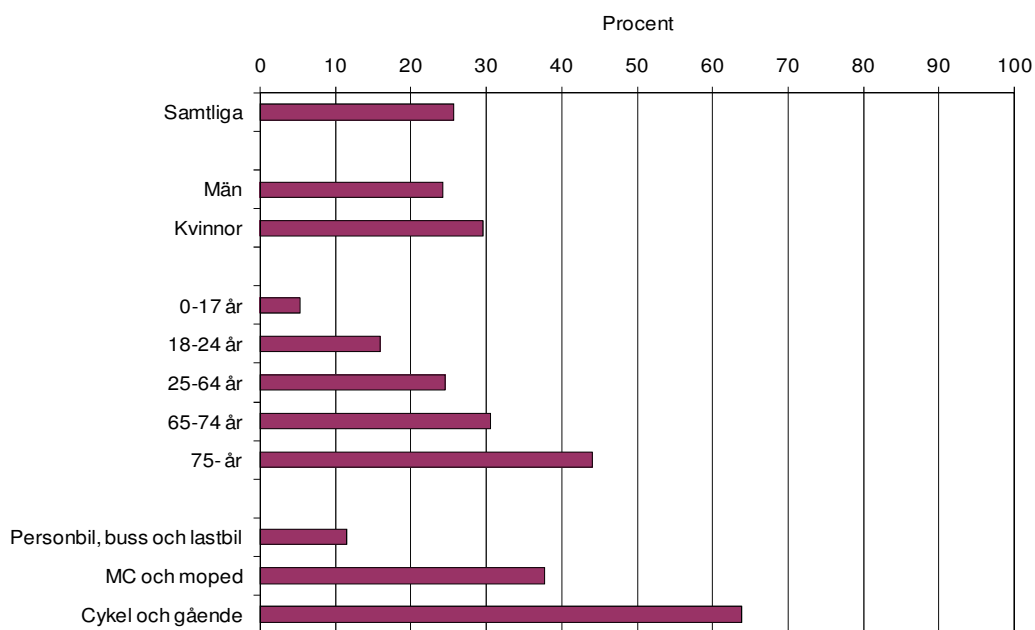


Figur 3.13: Fördelning av antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 efter trafikmiljö, hastighetsbegränsning, vägtyp, område, väder, väglag samt ljusförhållande.²²

²² Uppgifter för vissa variabler (tättbebyggt område, hastighetsgräns och så vidare) saknas i vissa fall. Andelarna är beräknade på de omkomna som har en uppgift ifyllt för variabeln ifråga, så att de ska summera till 100 procent. Störst bortfall är det för variabeln hastighetsgräns där uppgift saknas för tolv procent av de omkomna. De nya hastighetsgränserna 40, 60, 80, 100 och 120 km/h började införas under 2008 och införs successivt på vissa sträckor under 2009 (se vidare information om de nya hastighetsgränserna på Vägverkets hemsida, www.vv.se).

Hur stor andel som omkommer inom tätbebyggt område samt vid olika väglag och ljusförhållanden, kan skilja mellan könen, olika åldersgrupper och olika trafikantgrupper.

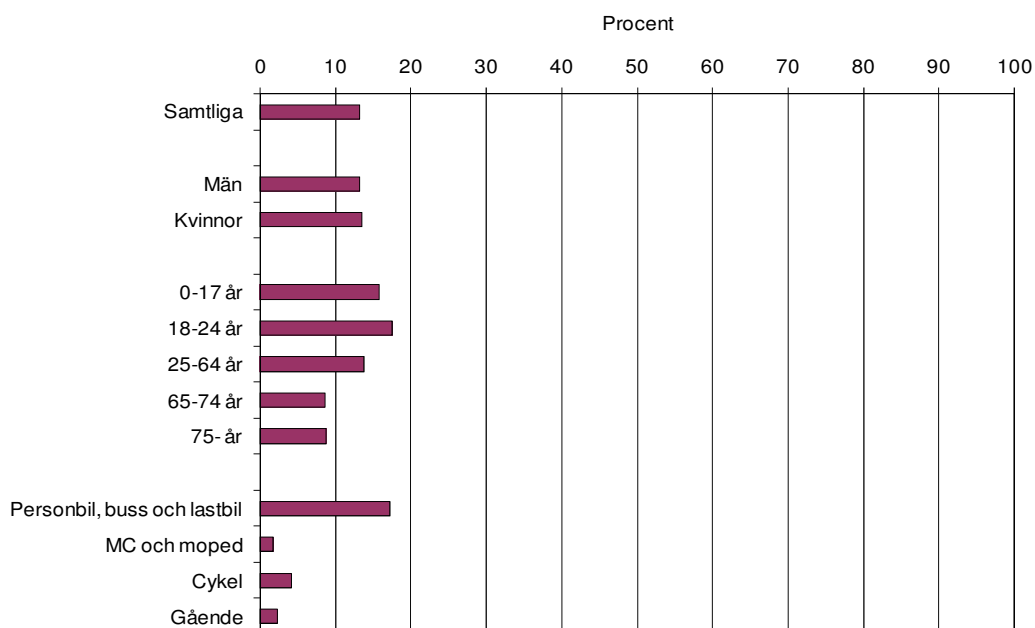
Av figur 3.14 framgår att cyklister och fotgängare i större utsträckning omkommer inom tätbebyggt område än de som åkte personbil, buss eller lastbil. Likaså omkom en större andel av de äldre inom tätbebyggt område än bland de yngre åldersgrupperna.



Figur 3.14: Andel av de dödade i vägtrafikolyckor 2008 som omkommit inom tätbebyggt område, totalt samt per kön, åldersgrupp och trafikantgrupp.²³

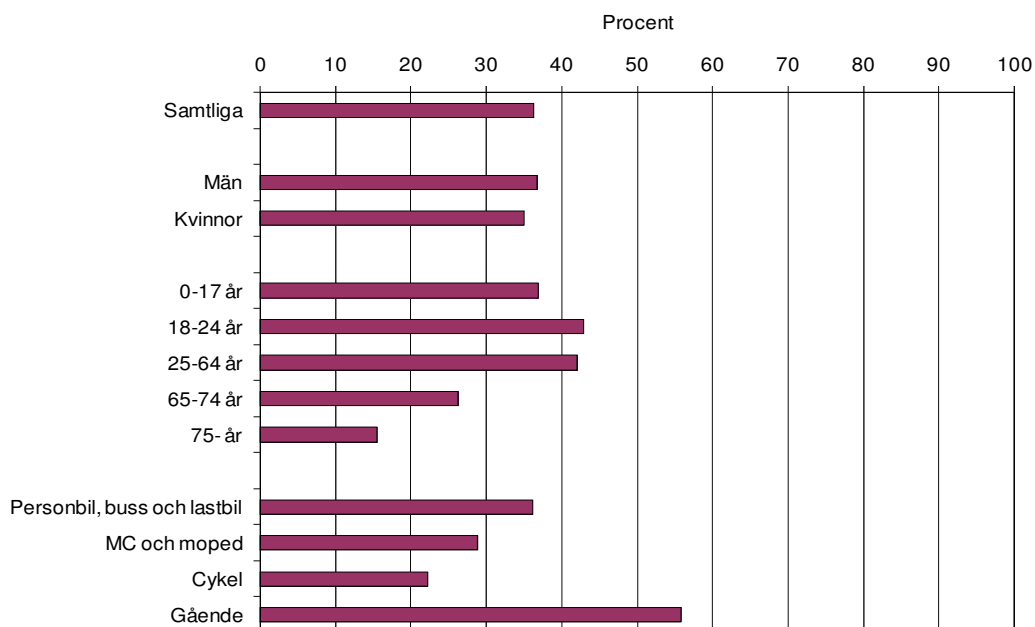
13 procent av de omkomna 2008 dödades i vägtrafikolyckor som inträffade vid halt väglag, det vill säga då det var snö eller is i någon form på vägen (figur 3.15). Andelen var lägre bland motorcyklister, mopedister, cyklister och gående, än bland dem som färdats med personbil, buss eller lastbil.

²³ Andelarna är beräknade på de omkomna i gruppen, till exempel män, som har en uppgift ifyllt huruvida olyckan skedde inom tätbebyggt område eller ej.



Figur 3.15: Andel av de dödade i vägtrafikolyckor 2008 som omkommit då vägbanan varit snöig eller isig, totalt samt per kön, åldersgrupp och trafikantgrupp.²⁴

Fotgängare drabbas i större utsträckning än andra trafikantgrupper i mörker, gryning och skymning (figur 3.16). Andelen som omkom vid dåliga ljusförhållanden var större bland unga och medelålders, än bland äldre över 64 år.



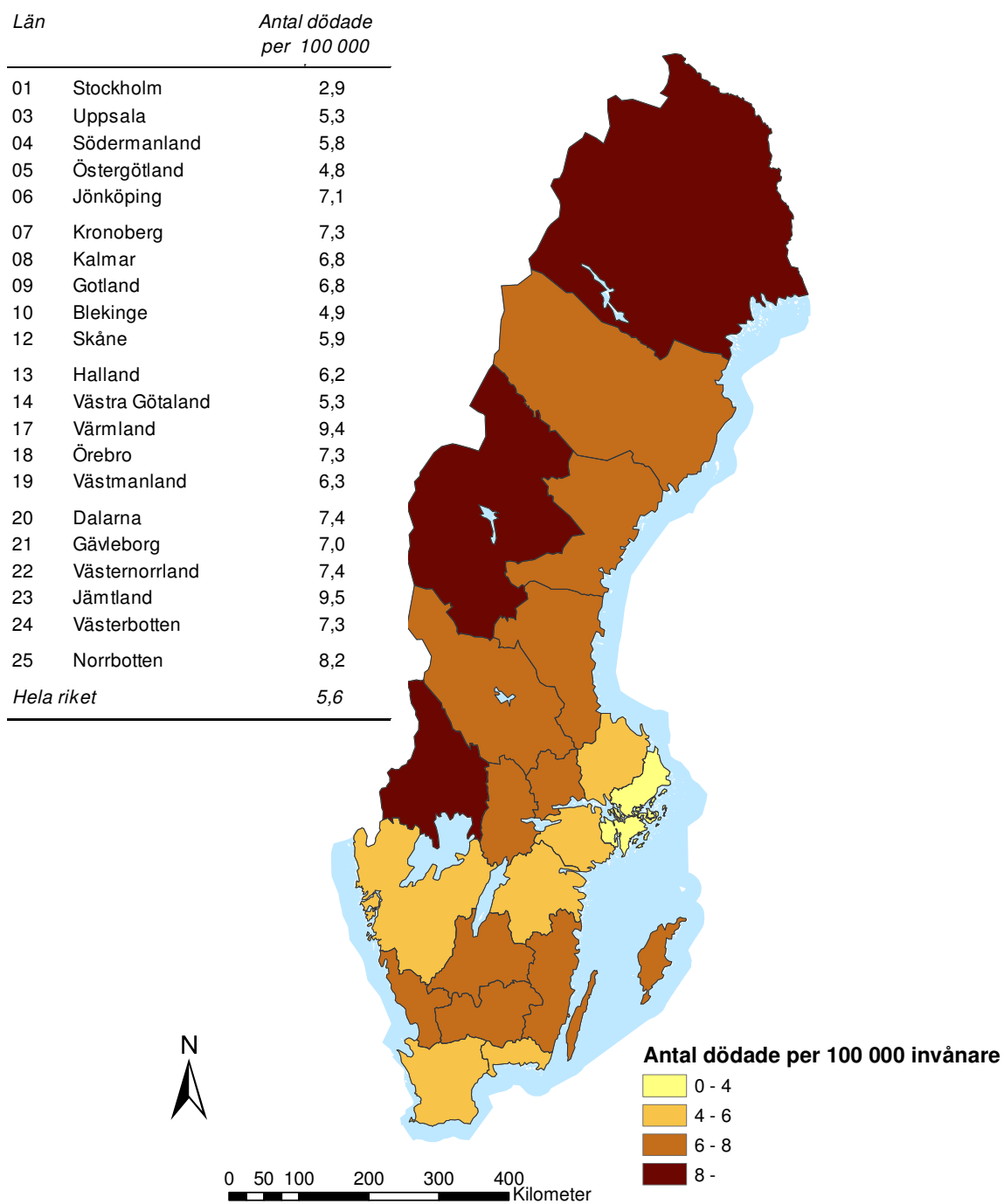
Figur 3.16: Andel av de dödade i vägtrafikolyckor 2008 som omkommit i mörker, gryning eller skymning (det vill säga då det inte varit dagsljus), totalt samt per kön, åldersgrupp och trafikantgrupp.²⁵

²⁴ Se föregående fotnot.

²⁵ Se föregående fotnot.

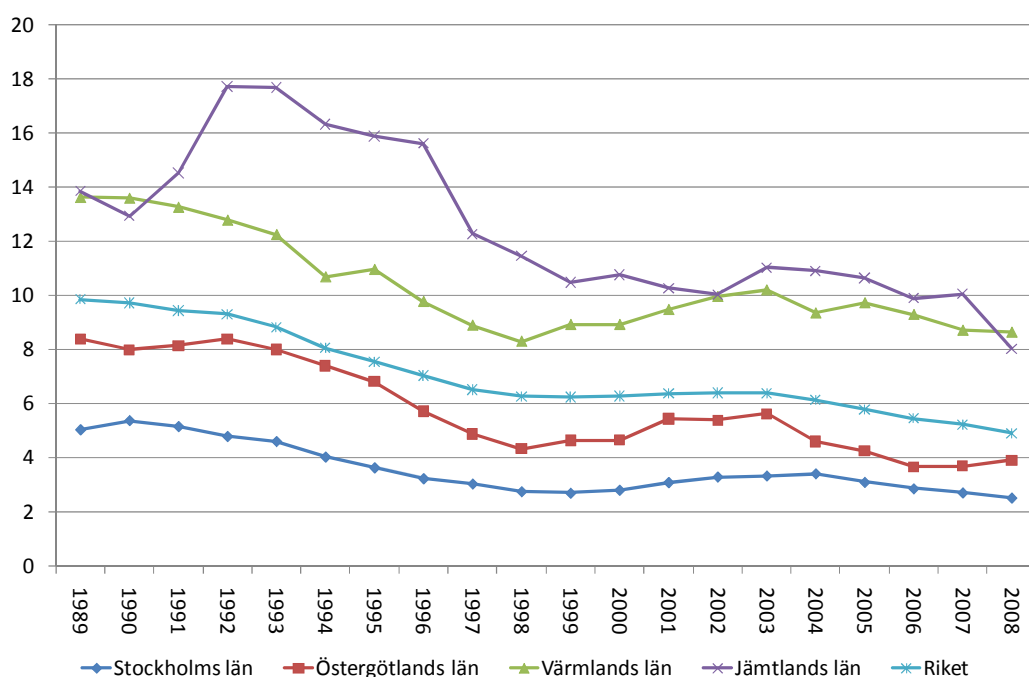
I figur 3.17 redovisas antalet dödade i vägtrafikolyckor per 100 000 invånare i olika län. För att minska slumpvariationen redovisas resultatet för den senaste tioårsperioden, det vill säga 1999–2008.²⁶ Som framgår är risken att dödas i en vägtrafikolycka minst i Stockholms län följt av Östergötlands län och störst i Jämtlands län följt av Värmlands län och Norrbottens län. I landet som helhet har de senaste tio åren i genomsnitt 5,6 av 100 000 personer varje år omkommit i en vägtrafikolycka. I en kommun med 100 000 invånare dödas alltså i genomsnitt knappt sex personer varje år i vägtrafiken.

²⁶ För varje län har antalet dödade per 100 000 invånare beräknats på följande sätt: Antal dödade per 100 000 invånare = [Totalt antal dödade 1999-2008] / ([Summan av folkmängden vid årets slut respektive år 1999-2008]/100000).



Figur 3.17: Antal dödade i vägtrafikolyckor per 100 000 invånare. Genomsnitt för åren 1999–2008.

Antalet dödade per 100 000 invånare i riket som helhet har stadigt minskat över en lång rad år. I figur 3.18 visas antal dödade per 100 000 för åren 1989–2008, för riket och några utvalda län. Länen som visas är de två med lägst antal dödade per invånare enligt Figur 3.17, Stockholms län och Östergötlands län, samt de två länen med högst antal dödade per invånare, Jämtlands län och Värmlands län. Vi väljer att visa glidande femårs medelvärden²⁷, eftersom särskilt de befolkningsmässigt mindre länen kan ha stora variationer mellan enskilda år. Under perioden 1989–2008 som visas nedan minskade antal dödade per 100 000 invånare²⁸ i riket som helhet från 9,9 till 4,9 personer, det vill säga en halvering på tjugo år.



Figur 3.18: Antal dödade per 100 000 invånare i utvalda län samt riket. Glidande femårs medelvärden 1989–2008.

Under de senaste tjugo åren har flera olika län växlat mellan att vara det mest trafikfarliga länet, mätt i antalet dödade per invånare. Stockholms län har stabilt varit länet med minst antal dödade per invånare under hela perioden. Till viss del går rangordningen av länen igen när det gäller vårdbehov för trafikskadade. Antal sjukvårdsdygn per 100 000 invånare orsakade av vägtrafikolyckor var 2008 som lägst i Stockholms län följt av Västernorrlands och Östergötlands län medan Jämtlands län låg i topp.²⁹ I samtliga svenska län har antalet dödade per 100 000 invånare minskat under de senaste 20 åren (visas ej i figur) mest i Gotlands län och Hallands län (-62 procent) och minst i Norrbottens län (-35 procent).

²⁷ För till exempel år 2008 beräknas ett femårs glidande medelvärde som medelvärdet för de fem åren 2004–2008.

²⁸ Mätt i glidande femårs medelvärden av antal dödade per 100 000 invånare.

²⁹ Se *Vägtrafikskadade i sjukvården. Statistik över vård av vägtrafikskadade i Sverige 2008*, SIKA Statistik 2009:24. Den rapporten sammanfattas också i föreliggande rapports kapitel 4.

Det kan naturligtvis finnas många skillnader mellan de olika länen som kan förklara skillnader i antal trafikdödade per 100 000 invånare. Regionala skillnader kan gälla resvanor, säkerhet för cyklister och gående, skillnader i körstil och alkoholvanor, polistäthet, möjlighet att åka kollektivt och mycket annat.

Vad gäller möjligheten att resa kollektivt, som är väldigt trafiksäkert, går det att säga en del om skillnaderna mellan länen (övriga nämnda möjliga förklaringar till regionala skillnader har vi inte uppgifter om). Enligt resvaneundersökningen reser invånarna mest kollektivt i storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö. På länsnivå är det Stockholms län följt av Gävleborgs och Uppsala län där störst andel av det dagliga resandet sker med kollektiva färdmedel.³⁰ Genomsnittligt dagligt resande per län och procent av det som är med kollektiva färdmedel visas i tabell 3.1.

Tabell 3.1: Genomsnittligt dagligt resande exklusive flyg och procent av detta resande som är med kollektiva färdmedel. Per län enligt resvaneundersökningen 2005–2006.

	Dagligt resande, km	Procent kollektivt
Stockholms län	36	25,0
Kalmar län	42	21,4
Gävleborgs län	47	21,3
Uppsala län	44	20,5
<i>Riket</i>	<i>40</i>	<i>17,5</i>
Östergötlands län	42	16,7
Skåne län	37	16,2
Västra Götalands län	39	15,4
Norrbottnens län	41	14,6
Dalarnas län	38	13,2
Örebro län	39	12,8
Västernorrlands län	47	12,8
Kronobergs län	40	12,5
Gotlands län	34	11,8
Södermanlands län	44	11,4
Hallands län	45	11,1
Västmanlands län	37	10,8
Jönköpings län	47	10,6
Västerbottens län	40	10,0
Jämtlands län	33	9,1
Blekinge län	39	7,7
Värmlands län	41	4,9

Källa: RES 2005-2006 – Den nationella resvaneundersökningen, SIKA Statistik 2007:19, Tabell 19.

Anm: Dagligt resande avser genomsnittligt resande i kilometer per dag, exklusive flyg. Procent kollektivt anger procent av det genomsnittliga dagliga resandet som sker med kollektiva färdmedel.

³⁰ RES 2005-2006 - Den nationella resvaneundersökningen, SIKA Statistik 2007:19, Tabell 19.

För landet som helhet reser vi i genomsnitt 40 kilometer per dag varav 17,5 procent kollektivt. Variationen i daglig reslängd är mindre än variationen i andel kollektivresande.³¹ Vi såg i figur 3.17 att Stockholm är det säkraste länet i bemärkelsen lägst antal dödade per invånare medan Värmland ligger bland länen med allra högst risk för trafikdöd. Stockholms län är också det län som har störst andel kollektivtrafik av det dagliga resandet, där resandet i längd ligger något under riksgenomsnittet. Värmland har något längre dagligt resande i kilometer, men allra lägst andel kollektivresande av alla län, bara en femtedel så mycket som Stockholms län.

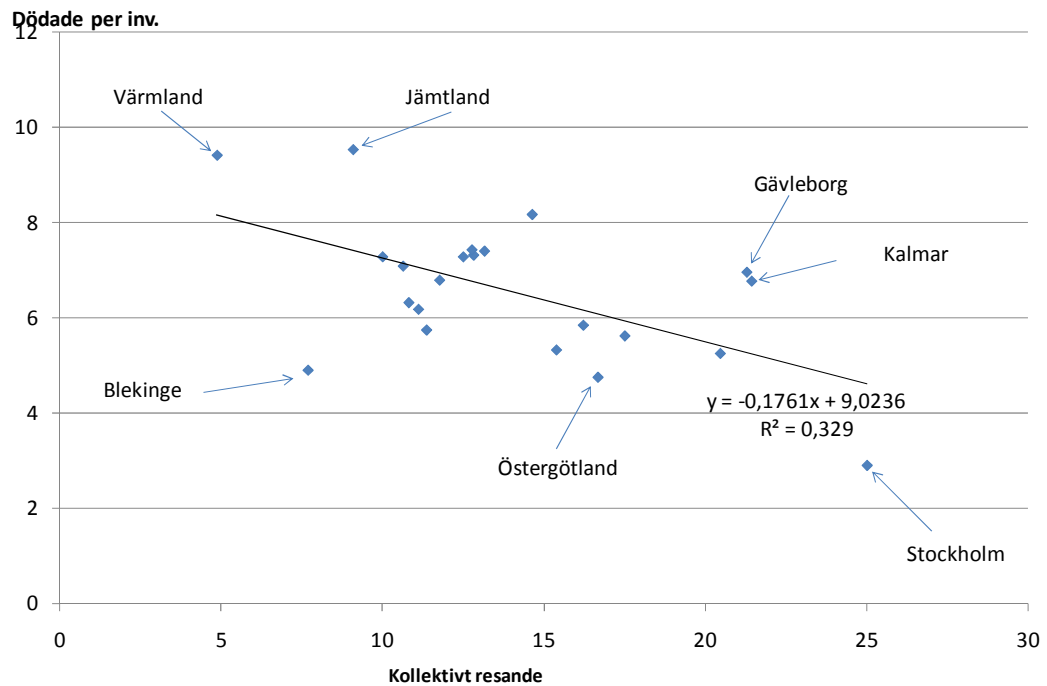
Utbud av kollektivtrafik varierar mycket mellan länen.³² De befolkningsmässigt största länen, Stockholms län, Skåne län och Västra Götalands län, är de län som också har högst befolkningstäthet mätt i invånare per kvadratkilometer. I dessa tre stora tätbefolkade län är utbudet av kollektivtrafik störst i absoluta mått mätt (utbudskilometer) och även i utbud av kollektivtrafik per kvadratkilometer yta. När man relaterar kollektivtrafiken till befolkningen hamnar Stockholms län i särklass högst följt av Uppsala län. Därefter är de flesta län ganska lika och många glesbygdslän har mycket kollektivtrafik i förhållande till invånarantalet.

Mängden kollektivtrafik är en viktig förklaring till vilka alternativ som finns till främst personbilen för det dagliga resandet. Detta är också en av flera skillnader mellan länen som kan hjälpa till att förklara de stora skillnaderna i dödstal i trafiken. I figur 3.19 visas andel av det dagliga resandet som sker med kollektiva färdmedel och antal dödade per invånare. Det finns ett tydligt negativt samband mellan variablerna. I de län där invånarna reser mer kollektivt, där dödas färre i trafiken per invånare.³³

Figur 3.19 visar på ett negativt samband mellan utsträckning av kollektivt resande och trafikdödade. Det är dock stor spridning kring regressionslinjen. Vi ser till exempel att man i Blekinge län, Värmlands län och Jämtands län reser ungefär lika lite kollektivt men Värmland och Jämtland har nästan dubbelt så många dödade per invånare jämfört med Blekinge län.

³¹ Variationskoefficienten det vill säga standardavvikelsen dividerat med medelvärde är 0,10 för dagligt resande i kilometer och 0,35 för andel kollektivresande. Det betyder att spridningen mellan länen är större för andel kollektivresande.

³² Statistik över kollektivtrafik inom länen presenteras i Lokal och regional kollektivtrafik 2008 SIKA Statistik 2009:18. Som mått på utbud av kollektivtrafik i respektive län har vi använt rapportens Tabell 16, och relaterat utbudskilometer dels till länens befolkning, dels länens respektive yta i kvadratkilometer.



Figur 3.19: Procent av det dagliga resandet som är kollektivt och genomsnittligt antal dödade per 100 000 invånare 1999–2008.

Anm: Kollektivresande är enligt tabell 3.1 och genomsnittligt antal dödade per 100 000 invånare 1999–2008 enligt figur 3.12.

Enligt diskussion ovan är det dock vissa regionala karaktäristika som är en förutsättning för god tillgång på kollektivtrafik – ett stort befolkningsunderlag som i sin tur går hand i hand med en stor befolkningstäthet. I befolkningsrika och befolkningstäta delar av Sverige kan det också finnas annat som är positivt för trafiksäkerheten, till exempel bättre utbyggda gång- och cykelmöjligheter, högre polistäthet och så vidare. Dessa faktorer har vi dock ej närmare undersökt i relation till antalet dödade.

3.1.1. Länstabeller

I tre tabeller nedan visas antalet dödade i vägtrafikolyckor per län de senaste fem åren (2004–2008). I tabell 3.2 finns antal dödade uppdelat på män och kvinnor, i tabell 3.3 på åldersgrupp och i tabell 3.4 på trafikantgrupp.³⁴

Tabell 3.2: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2004–2008 per kön, län och år.

Län	Män					Kvinnor					Samtliga				
	-04	-05	-06	-07	-08	-04	-05	-06	-07	-08	-04	-05	-06	-07	-08
01 Stockholm	48	35	37	39	34	10	5	10	14	10	58	40	47	53	44
03 Uppsala	5	15	9	11	8	7	4	3	9	3	12	19	12	20	11
04 Södermanland	9	9	11	4	11	1	6	2	3	4	10	15	13	7	15
05 Östergötland	8	12	14	16	16	1	2	2	6	5	9	14	16	22	21
06 Jönköping	26	13	20	11	3	8	7	8	5	6	34	20	28	16	9
07 Kronoberg	4	11	10	16	6	3	0	2	3	4	7	11	12	19	10
08 Kalmar	11	11	10	10	10	3	2	4	2	3	14	13	14	12	13
09 Gotland	1	1	1	5	1	0	2	0	0	1	1	3	1	5	2
10 Blekinge	8	5	3	9	3	1	2	2	3	0	9	7	5	12	3
12 Skåne	56	47	41	48	41	15	12	19	21	14	71	59	60	69	55
13 Halland	16	15	12	9	12	8	2	2	6	5	24	17	14	15	17
14 Västra Götaland	63	42	45	52	50	15	23	16	15	19	78	68	61	67	69
17 Värmland	13	23	17	15	14	3	12	4	9	8	16	35	21	24	22
18 Örebro	8	11	11	7	6	6	5	6	6	6	14	16	17	13	12
19 Västmanland	10	8	10	7	3	11	6	13	1	3	21	14	23	8	6
20 Dalarna	21	16	19	14	9	8	3	4	4	7	29	19	23	18	16
21 Gävleborg	11	10	14	18	13	1	5	7	5	2	12	15	21	23	15
22 Västernorrland	8	5	15	15	13	2	2	3	4	4	10	7	18	19	17
23 Jämtland	3	10	10	7	5	6	6	1	2	1	9	16	11	9	6
24 Västerbotten	18	15	12	9	8	4	3	3	4	5	22	18	15	13	13
25 Norrbotten	17	10	12	22	20	3	4	1	5	1	20	14	13	27	21
<i>Hela riket</i>	<i>364</i>	<i>324</i>	<i>333</i>	<i>344</i>	<i>286</i>	<i>116</i>	<i>113</i>	<i>112</i>	<i>127</i>	<i>111</i>	<i>480</i>	<i>440</i>	<i>445</i>	<i>471</i>	<i>397</i>

³⁴ Uppgift om kön och ålder saknas för tre personer 2005. Därför är antalen i kolumnen *Samtliga* i vissa fall större än summan av antalet män och kvinnor respektive antalet personer i de olika åldersgrupperna.

Tabell 3.3: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2004–2008 per åldersgrupp, län och år.

Län	0-6 år					7-14 år					15-17 år					18-24 år					
	-04	-05	-06	-07	-08	-04	-05	-06	-07	-08	-04	-05	-06	-07	-08	-03	-04	-05	-06	-07	-08
01 Stockholm	2	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	1	6	1	1	6	11	4	8	8	6
03 Uppsala	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2	0	1	0	4	0	3	1	2	1
04 Södermanland	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	1	2	1	1	3
05 Östergötland	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	2	2	1	0	1	1	2	3	3
06 Jönköping	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1		1	5	8	7	5	1
07 Kronoberg	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	3	1	4	1	1
08 Kalmar	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	4	0	4	1	0
09 Gotland	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	1	0	1	0
10 Blekinge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	1	0
12 Skåne	2	0	0	1	0	0	2	2	0	1	5	3	4	2	1	15	10	11	6	16	8
13 Halland	3	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	3	3	2	4	1	5	4
14 Västra Götaland	0	1	2	0	1	0	1	1	1	0	4	1	3	2	1	14	19	12	9	18	11
17 Värmland	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	5	1	0	1	0	4	2	5	2	3
18 Örebro	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	2	1	2	0	6	1	1	2	0	3
19 Västmanland	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	3	5	0	3	2	1
20 Dalarna	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	1	0	3	2	1	5	1	4	3	5	5
21 Gävleborg	0	0	1	0	0	0	0	2	1	0	2	1	0	2	0	8	2	2	5	3	3
22 Västernorrland	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	4	1	2	3	2	1
23 Jämtland	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	1	7	0	1	2	4	2
24 Västerbotten	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	1	6	4	4	4	2	0
25 Norrbotten	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	6	3	3	3	4	8
Hela riket	7	3	7	2	2	7	7	9	8	4	19	19	24	22	13	93	78	67	75	86	64
Län	25-64 år					65-74 år					75- år					Samtliga					
	-04	-05	-06	-07	-08	-04	-05	-06	-07	-08	-04	-05	-06	-07	-08	-03	-04	-05	-06	-07	-08
01 Stockholm	34	28	23	26	26	6	2	4	6	3	4	5	5	10	8	59	58	40	47	53	44
03 Uppsala	7	11	9	16	8	0	2	2	0	2	5	0	0	0	0	16	12	19	12	20	11
04 Södermanland	6	8	10	4	6	2	2	1	1	1	1	1	1	0	4	12	10	15	13	7	15
05 Östergötland	4	9	8	11	13	1	2	2	1	4	2	2	2	3	0	16	9	14	16	22	21
06 Jönköping	20	10	13	7	4	4	0	1	1	2	4	2	5	2	2	17	34	20	28	16	9
07 Kronoberg	2	7	7	16	6	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	14	7	11	12	19	10
08 Kalmar	2	6	8	6	6	2	5	0	0	2	4	1	1	4	5	14	14	13	14	12	13
09 Gotland	0	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	5	1	3	1	5	2
10 Blekinge	6	3	2	7	3	0	0	0	3	0	3	3	1	1	0	4	9	7	5	12	3
12 Skåne	37	31	30	31	31	4	2	8	9	7	13	10	10	10	7	79	71	59	60	69	55
13 Halland	5	10	8	7	8	4	2	1	1	2	9	1	3	1	0	15	24	17	14	15	17
14 Västra Götaland	35	33	33	27	37	10	7	4	7	6	10	10	9	12	13	82	78	68	61	67	69
17 Värmland	8	15	11	17	15	1	3	2	0	2	3	9	2	3	1	23	16	35	21	24	22
18 Örebro	6	9	8	9	2	3	2	1	2	1	3	2	3	0	6	21	14	16	17	13	12
19 Västmanland	7	11	13	2	3	1	1	3	2	1	6	2	4	1	1	15	21	14	23	8	6
20 Dalarna	13	9	9	6	6	5	1	3	1	0	7	5	4	4	4	22	29	19	23	18	16
21 Gävleborg	8	5	10	13	9	0	4	1	1	1	0	3	2	3	2	28	12	15	21	23	15
22 Västernorrland	5	5	10	12	8	2	0	0	0	3	1	0	4	5	3	22	10	7	18	19	17
23 Jämtland	5	11	6	3	3	0	1	0	2	0	4	2	1	0	0	19	9	16	11	9	6
24 Västerbotten	10	10	10	8	10	0	0	0	0	1	6	3	0	3	1	31	22	18	15	13	13
25 Norrbotten	10	5	7	19	7	2	2	1	1	3	5	3	2	2	2	15	20	14	13	27	21
Hela riket	230	237	235	248	212	48	39	36	39	41	91	65	59	66	61	529	480	440	445	471	397

Tabell 3.4: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2004–2008 per trafikantgrupp, län och år.

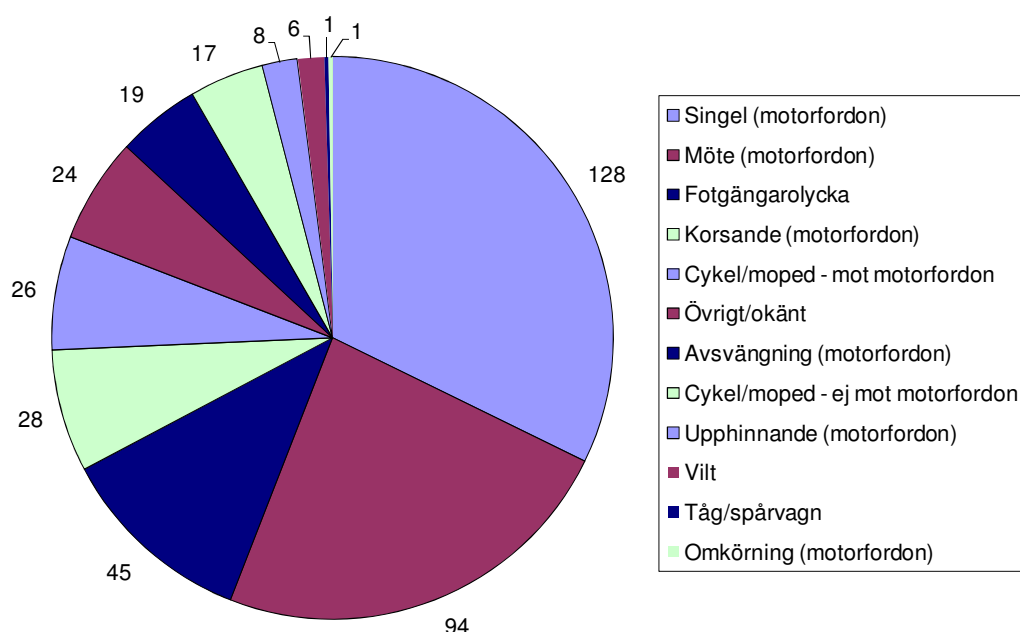
Län	Personbil					Buss och lastbil					MC					Moped					
	-04	-05	-06	-07	-08	-04	-05	-06	-07	-08	-04	-05	-06	-07	-08	-03	-04	-05	-06	-07	-08
01 Stockholm	27	21	22	22	23	1	3	2	1	4	13	7	9	9	9	1	3	0	2	0	1
03 Uppsala	7	14	5	7	7	0	0	1	6	1	3	2	1	5	0	0	0	0	0	1	0
04 Södermanland	7	10	10	3	12	0	0	0	0	2	2	3	1	3	1	0	0	0	0	1	0
05 Östergötland	7	10	12	8	13	0	1	0	2	0	0	1	1	5	3	0	1	0	0	2	1
06 Jönköping	26	13	16	9	7	3	2	0	2	1	4	3	3	2	1	0	0	0	3	0	0
07 Kronoberg	6	9	7	16	7	1	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
08 Kalmar	6	9	10	10	12	1	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0
09 Gotland	1	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
10 Blekinge	4	3	3	7	0	0	0	0	0	0	2	0	2	1	1	0	0	2	0	0	0
12 Skåne	42	39	34	38	28	1	2	3	4	0	9	3	7	6	9	2	5	1	4	3	3
13 Halland	12	5	6	7	9	1	3	0	2	0	1	2	1	1	2	0	0	0	0	1	1
14 Västra Götaland	44	41	38	45	34	2	4	0	2	3	6	6	11	5	12	0	5	0	3	2	2
17 Värmland	13	25	11	15	19	0	1	2	1	1	1	2	3	5	1	0	0	3	0	0	0
18 Örebro	8	5	9	9	6	1	0	1	0	0	1	4	1	1	0	0	0	1	1	0	0
19 Västmanland	15	8	9	4	3	2	0	10	0	0	1	1	2	0	1	1	0	1	0	1	0
20 Dalarna	13	15	16	11	10	2	1	2	0	0	4	0	2	2	3	1	1	0	0	1	0
21 Gävleborg	5	8	15	14	7	2	1	0	1	0	2	2	1	3	4	1	2	0	1	2	0
22 Västernorrland	8	5	13	13	10	0	1	0	2	3	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
23 Jämtland	5	8	8	8	3	0	1	0	0	0	2	3	2	1	0	2	0	0	0	0	0
24 Västerbotten	15	12	9	9	6	1	0	1	0	1	4	3	3	2	3	0	0	0	0	0	1
25 Norrbotten	13	8	8	19	17	0	0	2	1	2	1	3	1	5	0	0	0	0	1	0	0
Hela riket	284	271	261	276	233	18	20	26	24	18	56	46	55	60	51	9	18	8	15	14	11
Län	Cykel					Gående					Övriga och okända					Samtliga					
	-04	-05	-06	-07	-08	-04	-05	-06	-07	-08	-04	-05	-06	-07	-08	-03	-04	-05	-06	-07	-08
01 Stockholm	3	4	2	5	3	11	5	10	15	3	0	0	0	1	1	59	58	40	47	53	44
03 Uppsala	0	1	3	1	0	2	2	2	0	3	0	0	0	0	0	16	12	19	12	20	11
04 Södermanland	1	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	12	10	15	13	7	15
05 Östergötland	1	2	1	1	1	0	0	2	4	3	0	0	0	0	0	16	9	14	16	22	21
06 Jönköping	1	1	1	1	0	0	1	5	2	0	0	0	0	0	0	17	34	20	28	16	9
07 Kronoberg	0	1	1	1	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	14	7	11	12	19	10
08 Kalmar	1	1	0	0	0	3	2	1	2	1	2	1	0	0	0	14	14	13	14	12	13
09 Gotland	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	5	1	3	1	5	2
10 Blekinge	2	1	0	0	0	1	1	0	4	2	0	0	0	0	0	4	9	7	5	12	3
12 Skåne	3	6	5	11	9	10	7	7	7	6	1	1	0	0	0	79	71	59	60	69	55
13 Halland	4	2	1	2	4	6	4	6	2	1	0	1	0	0	0	15	24	17	14	15	17
14 Västra Götaland	2	6	1	4	7	16	10	5	9	11	3	1	3	0	0	82	78	68	61	67	69
17 Värmland	2	0	3	2	0	0	4	2	1	1	0	0	0	0	0	23	16	35	21	24	22
18 Örebro	1	3	1	0	2	3	2	4	3	4	0	1	0	0	0	21	14	16	17	13	12
19 Västmanland	0	2	2	1	1	3	2	0	2	1	0	0	0	0	0	15	21	14	23	8	6
20 Dalarna	3	0	0	1	0	4	2	3	2	2	2	1	0	1	1	22	29	19	23	18	16
21 Gävleborg	0	1	0	0	0	1	3	2	3	3	0	0	2	0	1	28	12	15	21	23	15
22 Västernorrland	0	0	1	1	2	2	1	2	1	0	0	0	1	1	1	22	10	7	18	19	17
23 Jämtland	0	1	1	0	0	2	2	0	0	0	0	1	0	0	3	19	9	16	11	9	6
24 Västerbotten	1	3	0	1	0	1	0	2	0	1	0	0	0	1	1	31	22	18	15	13	13
25 Norrbotten	2	2	1	0	1	2	1	0	0	0	2	0	0	2	1	15	20	14	13	27	21
Hela riket	27	38	26	33	30	67	50	55	58	45	10	7	7	6	9	529	480	440	445	471	397

3.3 Olyckstyp

Sammanfattning

- 78 procent av dem som dödades vid färd med personbil 2008 omkom i singel- eller mötesolyckor.
- Avsvängningsolyckor drabbade i större utsträckning motorcyklister än personer i personbil, buss eller lastbil.
- Sex personer omkom i viltolyckor 2008.
- En person dödades i kollision med tåg.

Antalet dödade i vägtrafikolyckor 2008 redovisas nedan per olyckstyp (figur 3.20).



Figur 3.20: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per olyckstyp.³⁵

Den vanligaste olyckstypen var singelolyckor med motorfordon, det vill säga personbilar, bussar, lastbilar och motorcyklar. Nästan lika vanliga var mötesolyckor mellan två motorfordon. Totalt omkom 222 personer (56 procent) i någon av dessa olyckstyper.

Den tredje vanligaste olyckstypen var fotgängarolyckor, det vill säga olyckor där fotgängare blivit påkörda av motorfordon. Därefter kom korsandeolyckor, som innebär att två motorfordon från olika vägar kolliderar i en korsning, samt olyckor där cykel eller moped kolliderar med ett motorfordon.

Under 2008 dödades 24 personer i olyckor med olyckstypen övrigt/okänt, där bland annat backnings- och U-svängsolyckor med motorfordon samt olyckor med

³⁵ I samtliga cirkeldiagram i avsnittet visas de olika kategorierna i cirkeln medsols.

traktorer och motorredskap ingår. Nästan lika många omkom i avsvängningsolyckor med motorfordon inblandade.³⁶ Sjuttion personer omkom i cykel- och mopedolyckor utan att något (annat) motorfordon varit inblandat.

Upphinnandeolyckor mellan motorfordon – det vill säga att minst ett fordon blir påkört bakifrån utan att något av de inblandade fordonen påbörjat avsvängning – orsakade åtta dödsfall.

I viltolyckor dödades sex personer under 2008, samtliga i kollision med älg. Som viltolyckor räknas de olyckor där *personskador uppstår genom kollision med djuret*. Olyckor där motorfordon väjer för vilt och där personskadorna inte uppstår genom kollision med djuret, klassas som någon av de andra olyckstyperna beroende på hur olyckan gått till. Till exempel kan vissa singel- och mötesolyckor ha orsakats av att föraren har väjt för vilt.

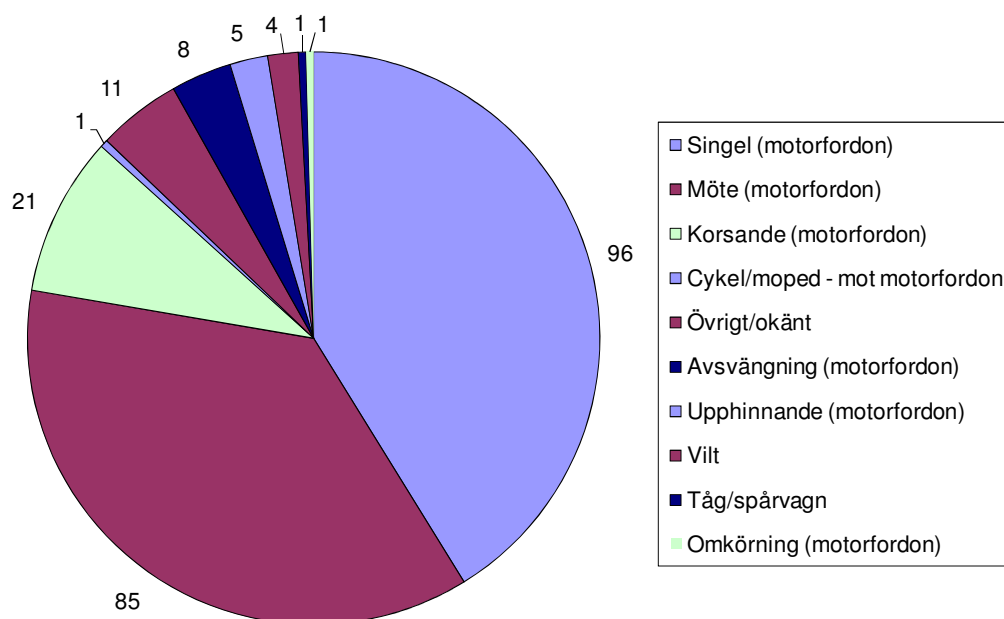
En person dödades i vägtrafikolyckor med tåg. Som vägtrafikolyckor räknas endast olyckor med minst ett vägtrafikfordon i rörelse inblandat, vilket bland annat innebär att fotgängare som blir påkörda av tåg eller spårvagn inte ingår i statistiken.³⁷

Slutligen omkom en person i omkörningsolyckor med motorfordon. Till denna olyckstyp räknas enbart olyckor där två motorfordon som befunnit sig på samma väg med *samma riktning* kör in i varandra i samband med filbyte eller omkörning. Olyckor i samband med omkörning där kollisionen sker med ett mötande fordon räknas alltså som mötesolyckor.

I resterande del av avsnitt 3.3 redovisas antalet dödade 2008 per olyckstyp för några olika trafikantgrupper. Som framgår av figur 3.21 var singelolyckor den vanligaste olyckstypen för dem som dödats vid färd med personbil. Nästan lika många omkom i mötesolyckor. Totalt stod singelolyckor och mötesolyckor för 78 procent av antalet dödade i personbil.

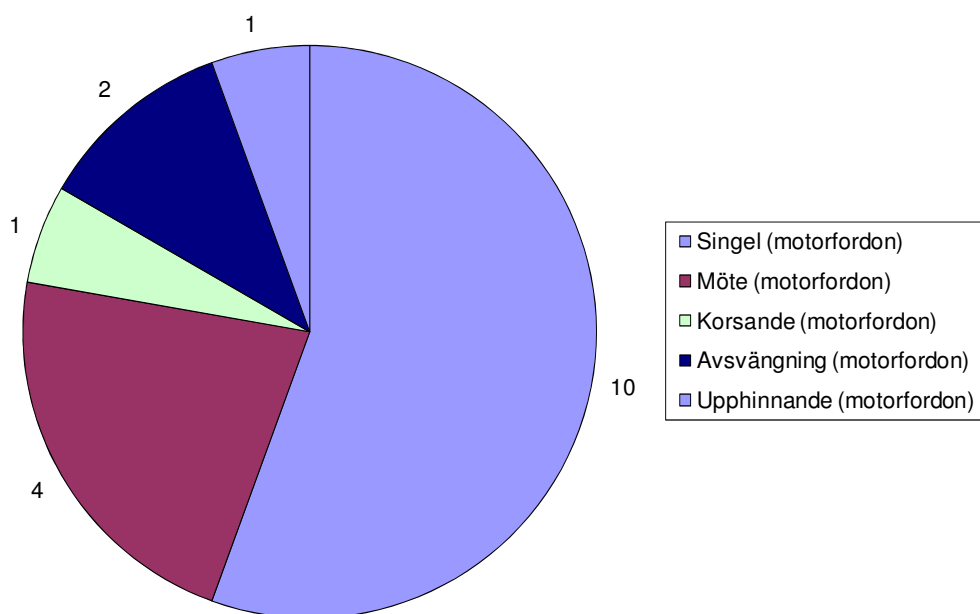
³⁶ Som avsvängningsolyckor räknas olyckor där ett av två motorfordon, med samma eller motsatt färdriktning, svängt åt höger eller vänster (vanligtvis i en korsning).

³⁷ En utförligare definition av vad som räknas som en vägtrafikolycka finns i kapitel 6. Olyckor med tåg, tunnelbana och spårvagn redovisas för år 2008 i "Bantrafikskador 2008", SIKA Statistik 2009:15.



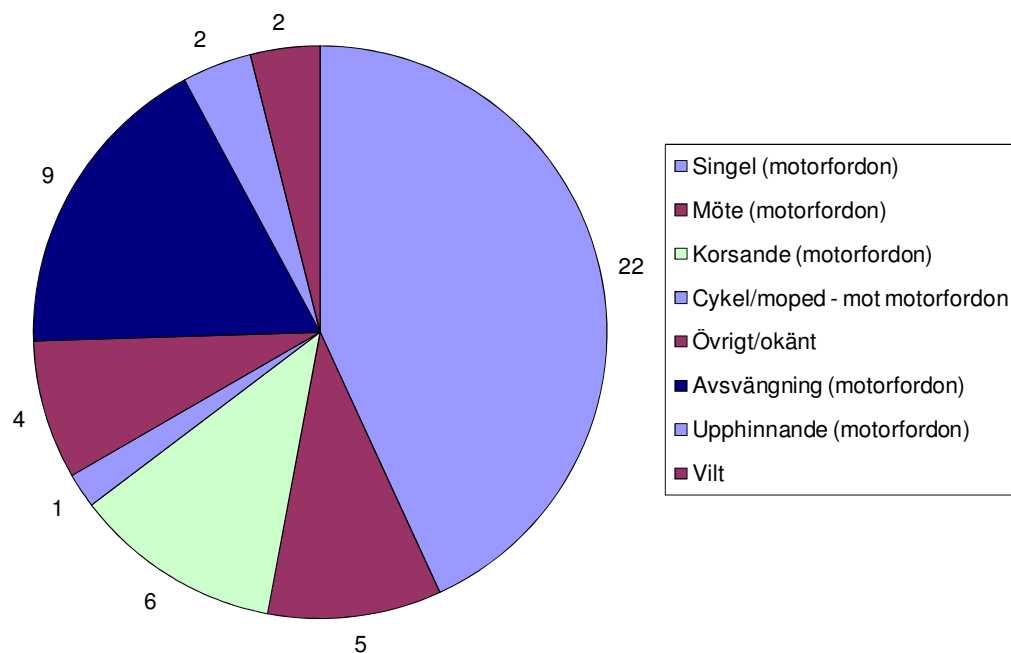
**Figur 3.21: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per olyckstyp.
Trafikantgrupp: PERSONBIL.**

Singel- och mötesolyckor ledde till flest dödsfall även bland personer som färdats med buss eller lastbil (figur 3.22).



**Figur 3.22: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per olyckstyp.
Trafikantgrupp: BUSS eller LASTBIL.**

För motorcyklister ser bilden delvis annorlunda ut. Även här dog många i singel- och mötesolyckor, men en större andel omkom i avsvängningsolyckor än bland dem som färdats med personbil, buss eller lastbil (figur 3.23).



**Figur 3.23: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per olyckstyp.
Trafikantgrupp: MOTORCYKEL.**

Under 2008 omkom elva mopedister, varav sju (det vill säga 64 procent) dödades i olyckor med andra motorfordon inblandade. De fyra återstående dödades i olyckor utan andra motorfordon involverade, det vill säga i singelolyckor eller i kollisioner med fotgängare, cyklister eller andra mopedister.

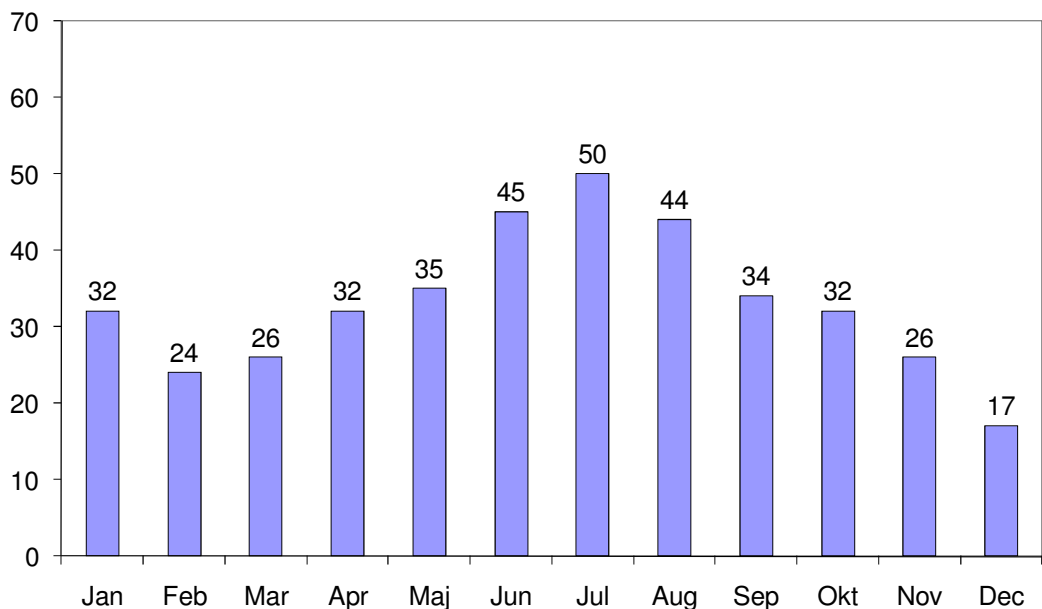
Av de under året 30 omkomna cyklisterna avled drygt hälften, 17 personer, i olyckor med motorfordon (annat än moped) inblandade. 13 cyklister omkom dock i singelolyckor eller efter kollision med fotgängare, mopedist eller andra cyklister.

3.4 Tidpunkt

Sammanfattning

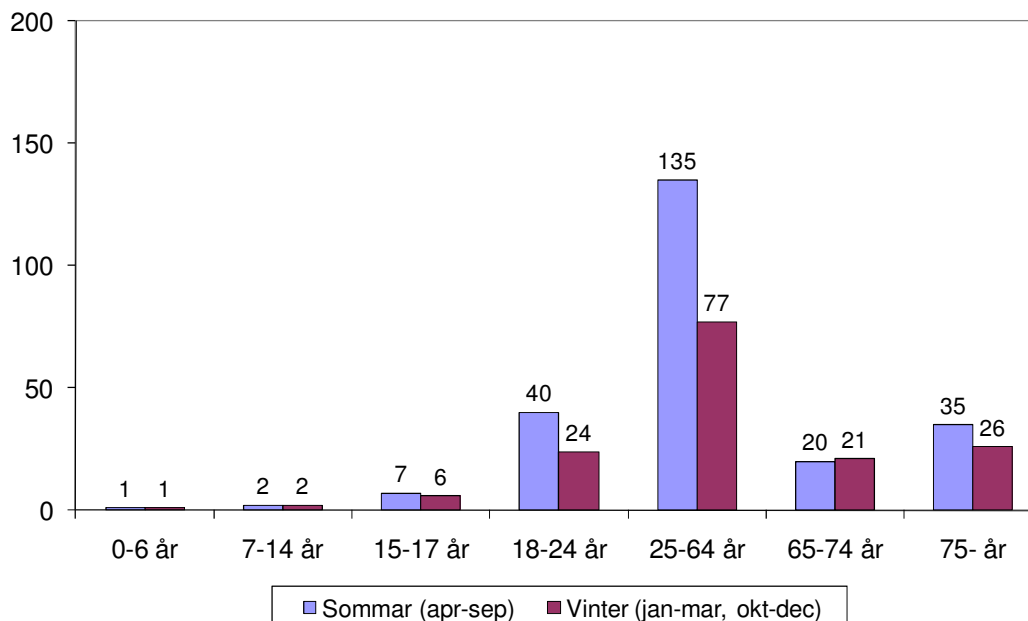
- 40 procent av de dödade i vägtrafiken 2008 dödades på vinterhalvåret. Vi reser mindre på vinterhalvåret men även med hänsyn till detta var *risk* att dödas i en vägtrafikolycka 2008 *lägre* på vintern än på sommaren.
- Andelen av de dödade som dödas under vinterhalvåret har sjunkit det senaste decenniet, samma decennium som användning av vinterdäck varit reglerat i lag.
- Ungdomar och medelålders hade större risk att dödas på helger jämfört med på vardagar. Personer 75 år och äldre hade dock dubbelt så stor risk på vardagar jämfört med på helger.
- Risker att dödas i en vägtrafikolycka var större på natten än på dagen. Störst skillnad i risk hade barn och ungdomar under 25 år.

Antal omkomna i vägtrafikolyckor varierar över året. Under de senaste fem åren har i genomsnitt flest personer omkommit under månaderna juni, juli och augusti. Dessa månader hade också flest dödade under 2008 (figur 3.24). Näst efter sommaren har september och december under de senaste fem åren haft fler dödade än en genomsnittlig månad. Minst antal dödade de senaste fem åren hade januari och februari. Just under 2008 hade dock december allra lägst antal dödade av alla månader.



Figur 3.24: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per månad.

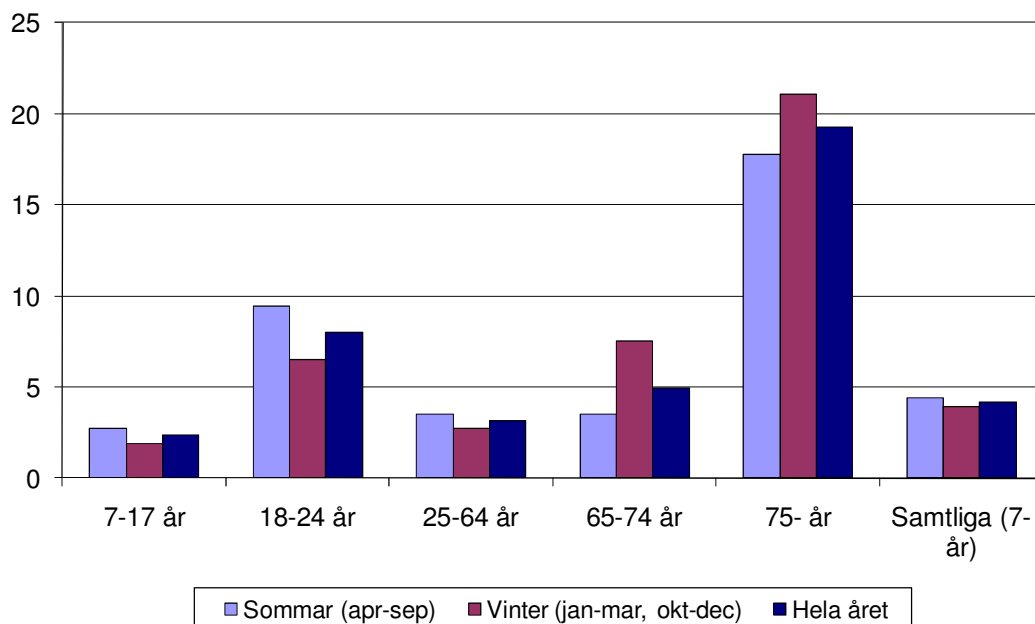
I de följande diagrammen redovisas antalet dödade 2008 uppdelat på sommarhalvåret och vinterhalvåret.³⁸ Som framgår av figur 3.25 skedde mer än hälften, 60 procent, av dödsfallen i vägtrafikolyckor 2008 under sommarhalvåret.



Figur 3.25: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per åldersgrupp och tid på året.

Om man relaterar antalet dödade till hur långa sträckor vi färdas på vägarna under olika tider på året, finner man att risken att dödas är ungefär lika stor på sommaren som på vintern för de senaste fem åren (figur 3.26). Risken på sommaren och vintern skiljer sig däremot mellan åldersgrupperna. Medelålders har ungefär lika stor risk året runt, medan barn och ungdomar har större risk på sommaren och äldre lever farligare i trafiken på vintern.

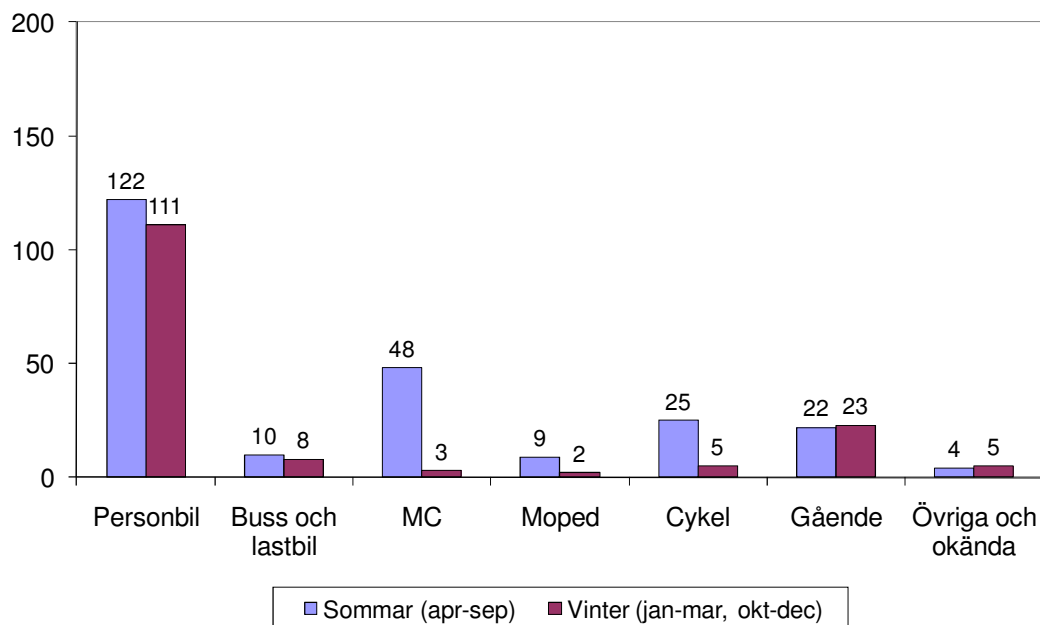
³⁸ Till sommarhalvåret räknas månaderna april-september och till vinterhalvåret således oktober mars.



Figur 3.26: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2004–2008 per miljard personkilometer, beräknat per åldersgrupp och tid på året.

Källa: Officiell statistik över antal dödade i vägtrafikolyckor samt uppgifter om färdlängder från SIKA:s resvaneundersökning 2005–2006.

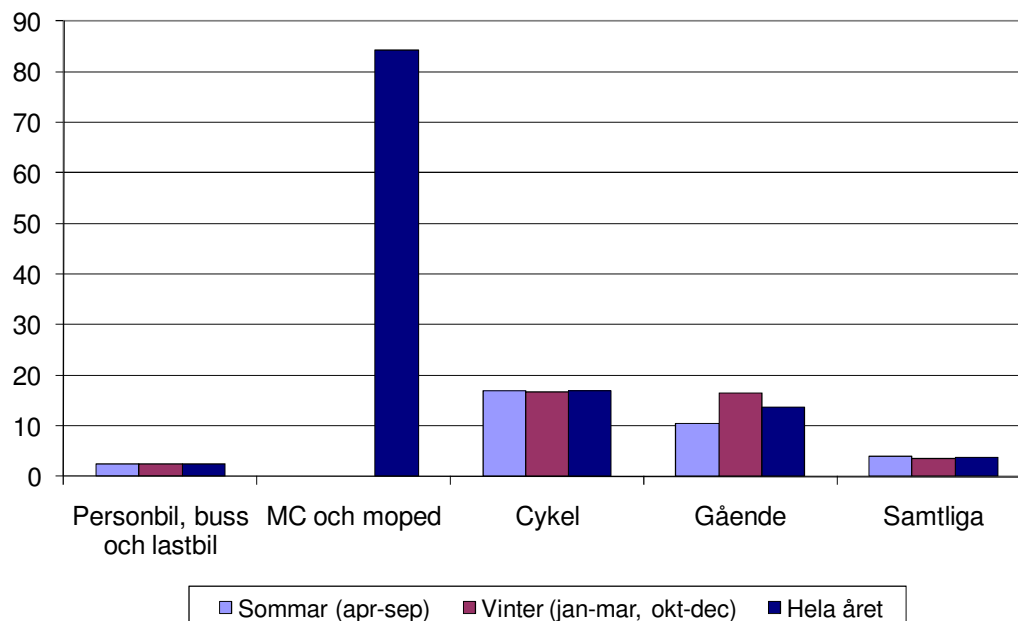
Det finns även stora årstidsvariationer i antal dödade i vägtrafikolyckor mellan olika trafikantgrupper (figur 3.27). För i princip alla trafikantgrupper dödades fler under sommarhalvåret.



Figur 3.27: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per trafikantgrupp och tid på året.

I figur 3.28 redovisas risken att dödas i en vägtrafikolycka under perioden 2004–2008 under sommarhalvåret respektive vinterhalvåret för trafikantgrupperna personbil, buss och lastbil, cykel samt gående. Risken att omkomma som motorcyklist eller mopedist redovisas inte uppdelad på årstid, eftersom den

slumpmässiga osäkerheten kring färdlängden blir stor vid uppdelning på undergrupper.

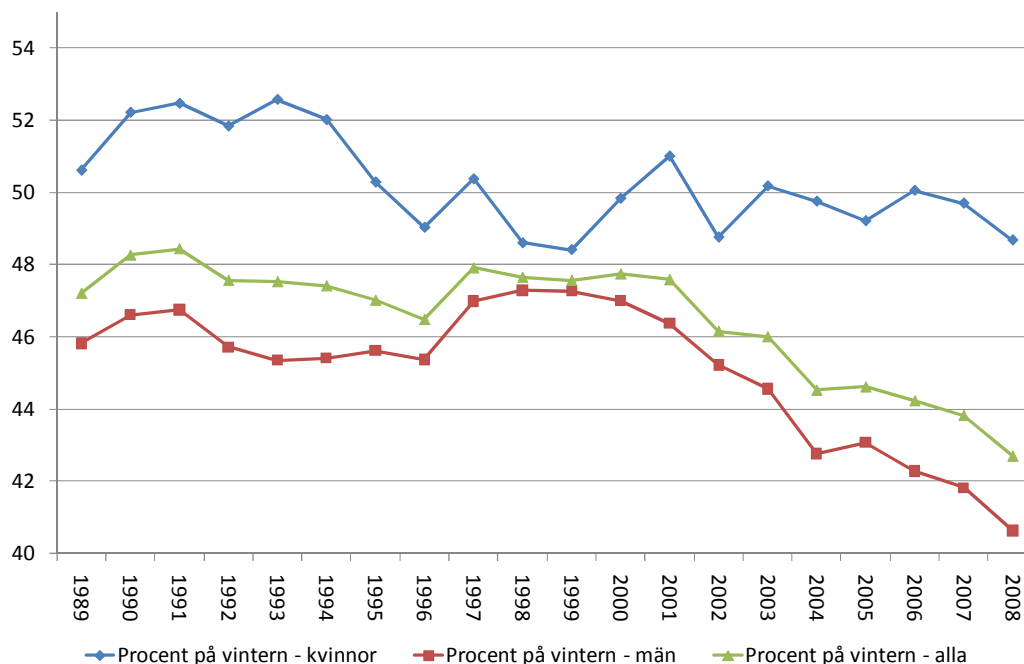


Figur 3.28: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2004–2008 per miljard personkilometer, beräknat per trafikantgrupp och tid på året. Åldersgrupp: 7 år och uppåt.

Källa: Officiell statistik över antal dödade i vägtrafikolyckor samt uppgifter om färdlängder från SIKAs resvaneundersökning 2005–2006.

Av figur 3.28 framgår att det är ungefär lika stora risker att omkomma i personbil, buss och lastbil eller på cykel på sommaren som på vintern. Det större antalet dödsfall sommartid beror alltså till stor del på att vi reser längre sträckor då. För fotgängare ser det emellertid annorlunda ut. Fler fotgängare dödas under vinterhalvåret, trots att vi går ungefär lika mycket då som på sommaren. Alltså är risken att dödas i trafiken större vintertid för fotgängare (figur 3.28) vilket kan förklaras av mörker och halt väglag.

Andel av de dödade som dödas under vinterhalvåret minskar över tiden. År 2008 dödades 397 personer varav 157 personer eller knappt 40 procent på vinterhalvåret. I figur 3.28 visas hur stor andel av de dödade som dödas under vinterhalvåret de senaste 20 åren. Vi visar glidande femårs medelvärden eftersom det är stora variationer mellan enskilda år. Totalt och bland män har andelen som dödas under vinterhalvåret minskat under det senaste decenniet. Bland kvinnor är dock nivån relativt konstant och under hela perioden högre än för män.



Figur 3.29: Procent av de dödade som dödades under vinterhalvåret (oktober–mars). Kvinnor, män respektive totalt. Glidande femårs medelvärden 1989–2008.
 Anm: År 2008 dödades knappt 40 procent på vinterhalvåret, 38 procent bland männen och 44 procent bland kvinnor.

Vad gäller vårt resande i vägtrafikmiljö³⁹ mätt i resta kilometer så utförs enligt resvaneundersökningen 2005–2006 ungefär 45 procent under vinterhalvåret och följaktligen 55 procent under sommarhalvåret. Utifrån flera årgångar av resvaneundersökningar⁴⁰ är andelen av persontrafikarbetet (mätt i personkilometer) i vägtrafikmiljö som utförs under vinterhalvåret stabilt runt 45 procent. Resvaneundersökningarna är baserade på stickprov och därmed behäftade med statistisk osäkerhet. Sammantaget tyder dock materialet på att män har större andel av sitt trafikarbete under vinterhalvåret, än vad kvinnor har. Slutsatsen blir alltså att kvinnor vistas i trafikmiljö något mindre under vinterhalvåret men ändå har de högre andel av de dödade under just vinterhalvåret.

I genomsnitt för hela perioden 1985–2008 dödades 46 procent under vinterhalvåret, det vill säga ungefär lika stor andel som färdlängderna i vägtrafikmiljö vintertid. De senare åren har som syns i figur 3.29 andelen av de dödade på vinterhalvåret minskat ned mot 40 procent. Det vill säga *mindre* andel av dödsfallen än av trafikarbetet (runt 45 procent) sker på vintern. Det är numera alltså ingen riskökning på vinterhalvåret trots det generellt sämre väglaget, utan en *riskminskning* jämfört med sommaren.

Dubb- och vinterdäck kan till viss del kompensera för det sämre väglaget på vinterhalvåret.⁴¹ Regler för vinterdäck regleras i Trafikförordningen⁴² som trädde i

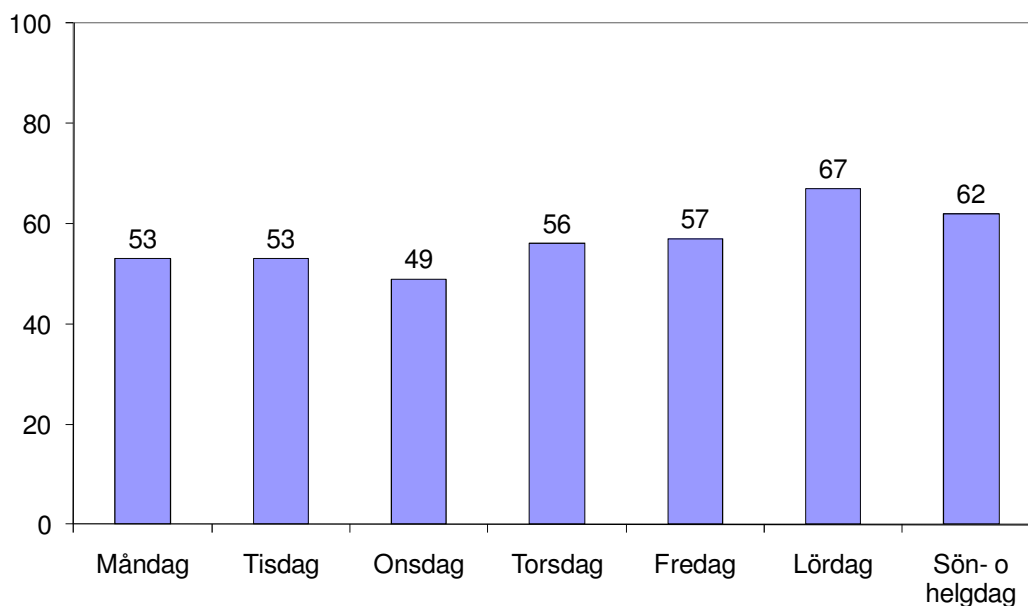
³⁹ Det vill säga resta kilometer med personbil, lastbil, buss, MC, moped, cykel eller som gångtrafikanter.

⁴⁰ Vi har undersökt andel trafikarbete i vägtrafikmiljö i årliga RVU från och med 1995 till och med 2001 samt resvaneundersökningen 2005–2006.

⁴¹ För personbilar och vissa andra fordon med en totalvikt av högst 3,5 ton är det krav på *vinterdäck* eller likvärdig utrustning under perioden 1 december–31 mars, om det är vinterväglag.

kraft 1 oktober 1999. I och med Trafikförordningen reglerades för första gången användning av vinterdäck. Vi ser att minskningen av andel vinterolyckor i figur 3.29 började runt lagstiftningen om vinterdäck. Andelen av fordonen som har dubb- eller vinterdäck har ökat de senaste tio åren samtidigt som däcken hela tiden utvecklas och blir bättre. Samtidigt som dubbdäcken har fördelar ur trafiksäkerhetssynpunkt finns nackdelen att dubbdäck leder till ökat slitage av vägar och därmed ökade partikelutsläpp.⁴³

Liksom risken att dödas i trafiken varierar över året varierar den också över veckans dagar. Antal omkomna efter veckodag 2008 framgår av figur 3.30. Utfallet varierar dock mycket mellan olika år. De senaste fem åren har i genomsnitt flest personer omkommit på lördagar och söndagar och minst antal på måndagar följt av onsdagar och tisdagar.



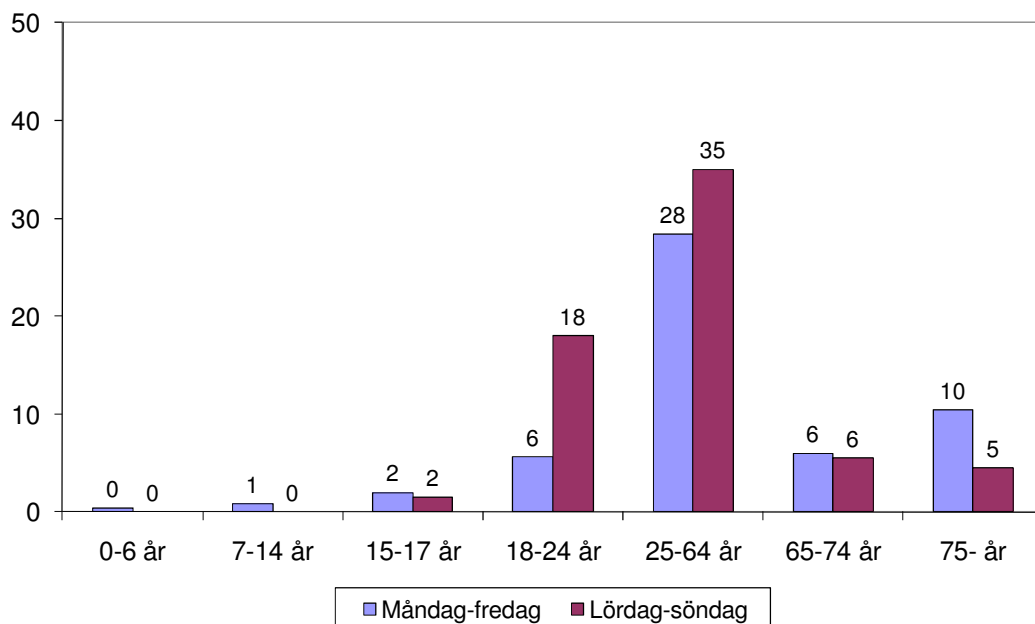
Figur 3.30: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per veckodag.

I de följande diagrammen redovisas antalet dödade i vägtrafikolyckor 2008 uppdelat på måndag–fredag respektive lördag–söndag. Som framgår av figur 3.31 var det fler *per dag* som omkom på helger än på vardagar bland ungdomar och medelålders, medan det var tvärtom bland de äldre.

Det är tillåtet att använda *dubbdäck* under perioden 1 oktober–30 april. Dubbdäck får användas även under annan tid, om det är eller befaras bli vinterväglag. Källa: www.transportstyrelsen.se.

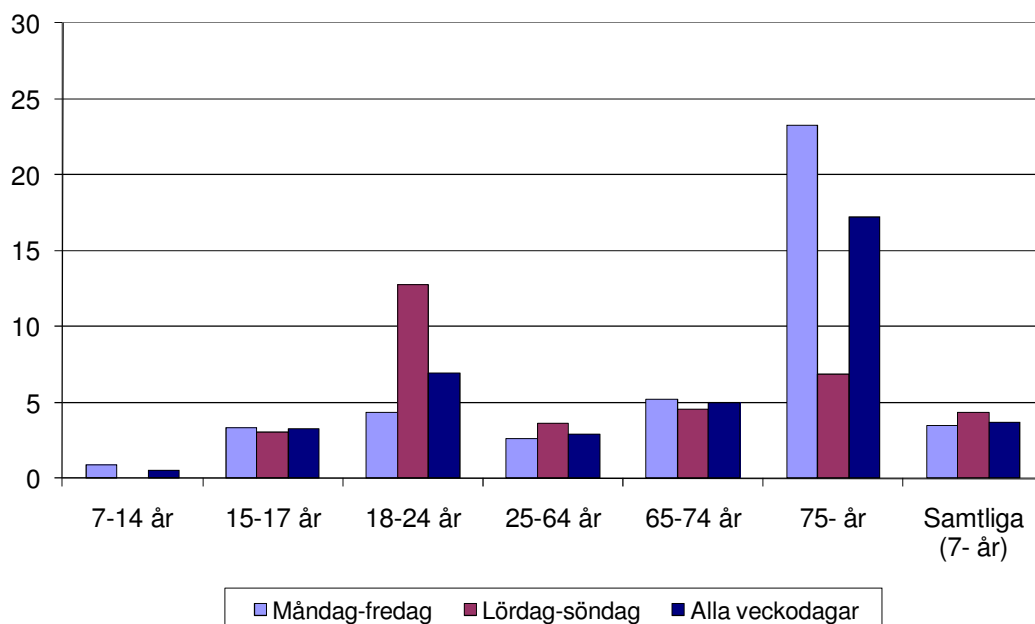
⁴² SFS 1998:1276, Kap. 4, 18a§.

⁴³ ”Hur påverkas trafiksäkerheten om restriktioner av dubbdäcksanvändning införs? Kan en förbättrad vinterväghållning medföra att trafiksäkerhetsnivån bibehålls?”, VTI rapport nr 648, 2009. Regeringen har beslutat att från och med 15 november 2009 ge kommunerna möjlighet att, på viss väg eller vägsträcka, meddela förbud mot trafik med fordon som har dubbdäck. Detta just för att motverka partikelutsläpp i svårt drabbade områden.



Figur 3.31: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per åldersgrupp och veckodag. Genomsnittligt antal dödade *per dag* måndag-fredag respektive lördag-söndag.⁴⁴

Risken att dödas är något större på helger än på vardagar, om man jämför antalet dödade med omfattningen på resandet (figur 3.32).



Figur 3.32: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per miljard personkilometer, beräknat per åldersgrupp och veckodag. Genomsnittligt antal dödade *per dag* måndag-fredag respektive lördag-söndag.⁴⁵

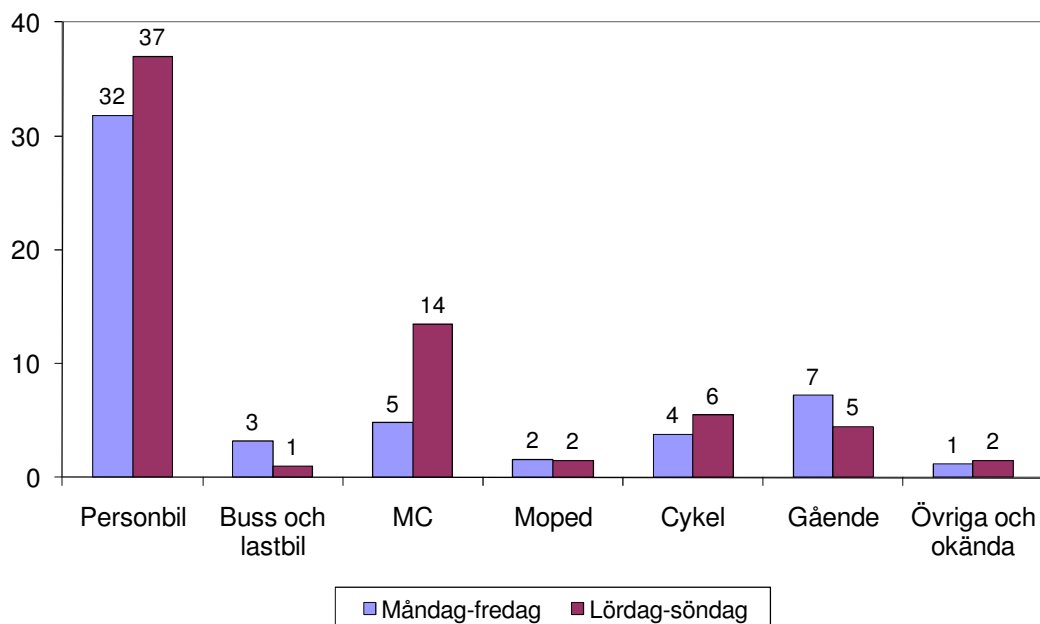
Källa: Officiell statistik över antal dödade i vägtrafikolyckor samt uppgifter om färdlängder från SIKAs resvaneundersökning 2005–2006.

⁴⁴ Antalet dödade under vardagar (måndag-fredag) divideras med fem för att erhålla dödade per dag. På motsvarande sätt divideras antal dödade under lördag-söndag med två.

⁴⁵ Antal dödade måndag-fredag i respektive åldersgrupp divideras med färdlängd under måndag-fredag för samma åldersgrupp. På motsvarande sätt relateras dödade under lördag-söndag till färdlängder lördag-söndag.

Störst riskökning har ungdomar 18–24 år. Äldre personer speciellt de 75 år och äldre har dock – tvärtemot ungdomar och medelålders – högre risk att dödas på vardagar. Observera att detta är med hänsyn till reslängder.

Antalet dödade per dag var större på helger än på vardagar bland personbilister, motorcyklister och cyklister. För gående däremot dödades fler på vardagar (figur 3.33).

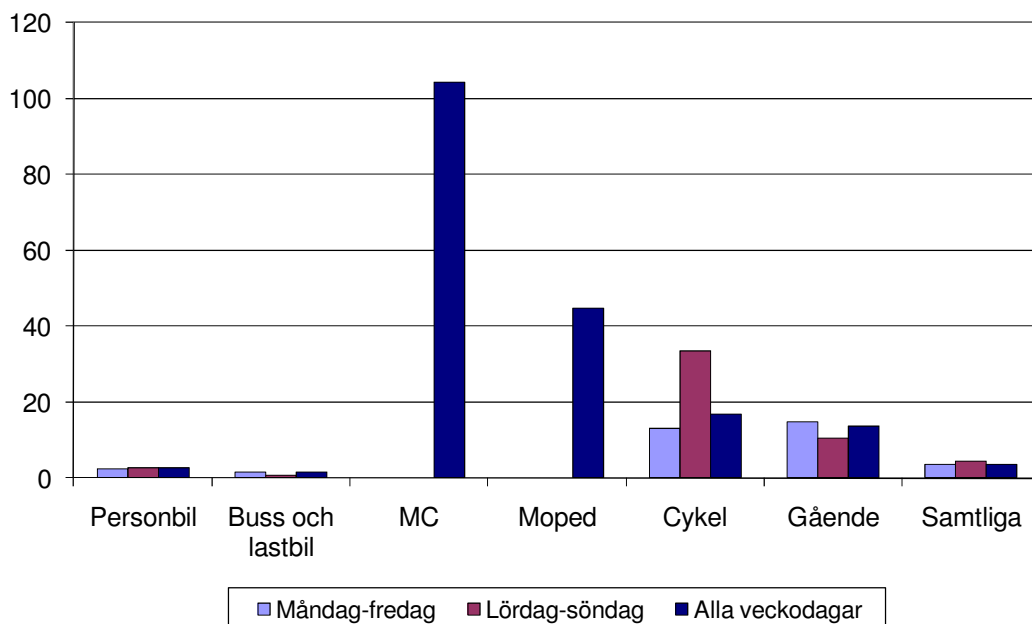


Figur 3.33: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per trafikantgrupp och veckodag. Genomsnittligt antal dödade *per dag* måndag–fredag respektive lördag–söndag.⁴⁶

Risken att omkomma i en vägtrafikolycka är något större på helger om man reser med personbil eller cykel, medan risken är större på vardagar för buss och lastbil respektive gående (figur 3.34).⁴⁷

⁴⁶ Jämför exempel i fotnot till figur 3.32.

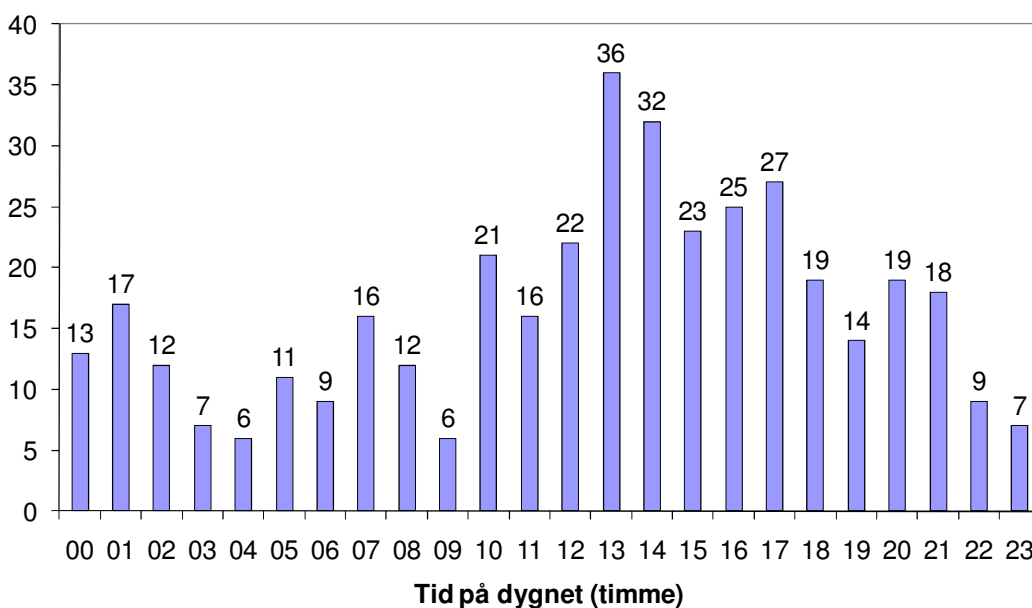
⁴⁷ För trafikantgrupperna MC och moped är underlaget från resvaneundersökningen för litet för att beräkna risker uppdelat på olika veckodagar.



Figur 3.34: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per miljard personkilometer, beräknat per trafikantgrupp och veckodag. Genomsnittligt antal dödade per dag måndag–fredag respektive lördag–söndag. Åldersgrupp: 7 år och uppåt.⁴⁸

Källa: Officiell statistik över antal dödade i vägtrafikolyckor samt uppgifter om färdlängder från SIKA:s resvaneundersökning 2005–2006.

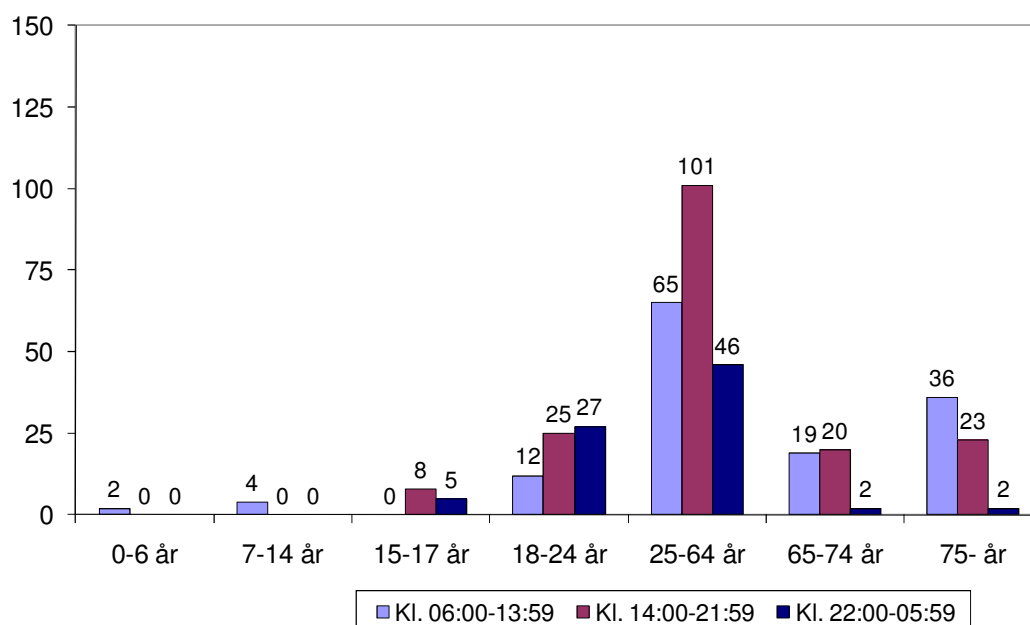
Som framgår av figur 3.35 omkom de flesta i olyckor på dagtid. Det finns dock ganska stora, troligen slumpmässiga, variationer mellan enskilda timmar på dygnet. Därför redovisas antalet dödade i fortsättningen sammanslaget till tre åttatimmarsperioder, nämligen förmiddag/lunchtid (klockan 06:00–13:59), eftermiddag/kväll (klockan 14:00–21:59) samt natt (klockan 22:00–05:59). Anledningen är att lättare kunna studera skillnader mellan åldersgrupper och trafikantgrupper.



Figur 3.35: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 efter tid på dygnet.

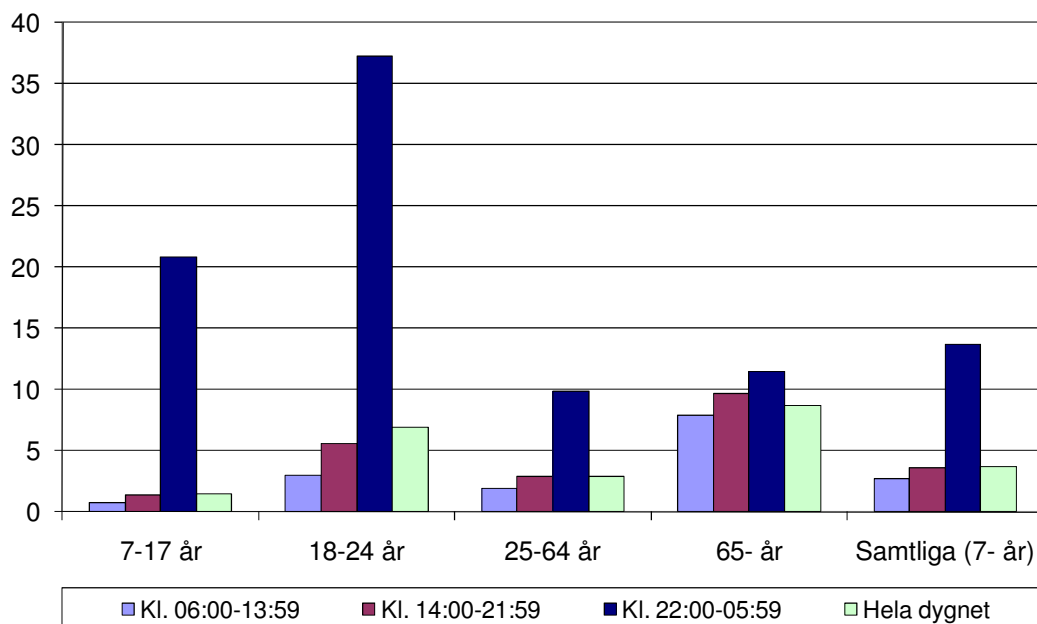
⁴⁸ Jämför exempel i fotnot till figur 3.32.

Andelen som omkom i olyckor nattetid varierade kraftigt mellan olika åldersgrupper (figur 3.36). Bland ungdomar 18–24 år dödades 42 procent i olyckor på natten, medan motsvarande andel bland äldre (65–84 år) endast var fyra procent.



Figur 3.36: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per åldersgrupp och tid på dygnet.

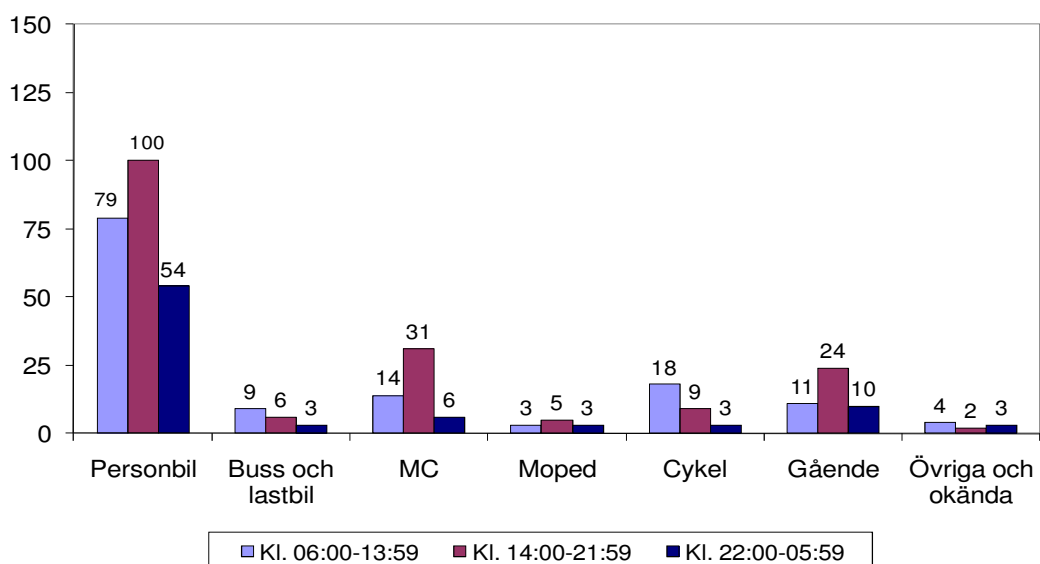
Om man relaterar antalet dödade olika tider på dygnet till resandet, framgår att risken att dödas i en vägtrafikolycka är störst nattetid för alla åldersgrupper (figur 3.37). Skillnaden i risk är betydligt större för barn och ungdomar än för medelålders och äldre.



Figur 3.37: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per miljard personkilometer, beräknat per åldersgrupp och tid på dygnet.

Källa: Officiell statistik över antal dödade i vägtrafikolyckor samt uppgifter om färdlängder från SIKA:s resvaneundersökning 2005–2006.⁴⁹

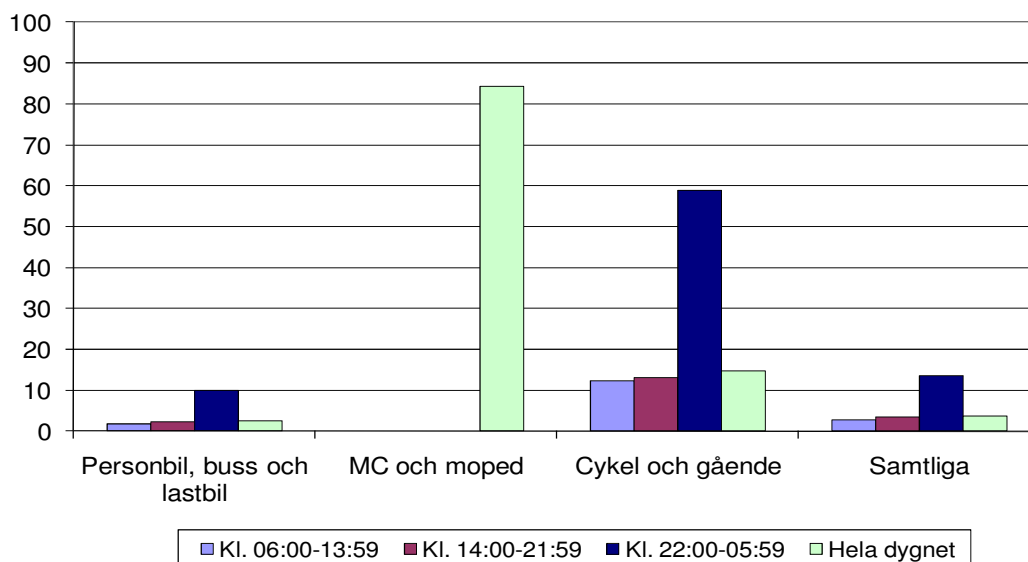
Antalet dödade i vägtrafikolyckor 2008 per trafikantgrupp och tid på dygnet redovisas i figur 3.38. Mer än hälften, 62 procent, av de omkomna motorcyklisterna dödades i olyckor mellan klockan 14 och 22.



Figur 3.38: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per trafikantgrupp och tid på dygnet.

⁴⁹ Uppgift om tidpunkt för resan saknas för yrkesmässig trafik samt besättningsresor. Fördelningen av den totala färdlängden (inklusive yrkesmässig trafik och besättningsresor) mellan olika tider på dygnet har därför gjorts utifrån fördelningen bland de andra resorna i resvaneundersökningen.

Risken att dödas i en vägtrafikolycka störst på natten, om man tar hänsyn till resandet olika tider på dygnet. Av figur 3.39 framgår att risken är störst på natten, oavsett om man åker personbil, buss eller lastbil eller om man går till fots eller cyklar. Riskerna med att färdas med motorcykel och moped redovisas inte för olika tider på dygnet, eftersom antalet observationer i resvaneundersökningen bedömts vara för litet.



Figur 3.39: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 per miljard personkilometer, beräknat per trafikantgrupp och tid på dygnet. Åldersgrupp: 7 år och uppåt.

Källa: Officiell statistik över antal dödade i vägtrafikolyckor samt uppgifter om färdlängder från SIKAs resvaneundersökning 2005–2006.⁵⁰

⁵⁰ Uppgift om tidpunkt för resan saknas för yrkesmässig trafik samt besättningsresor. Fördelningen av den totala färdlängden (inklusive yrkesmässig trafik och besättningsresor) mellan olika tider på dygnet har därför gjorts utifrån fördelningen bland de andra resorna i resvaneundersökningen.

3.5 Alkohol och rattfylleri

Sammanfattning

- Bland de under året 247 *dödade förarna* i motorfordon hade minst 16 procent mer alkohol i blodet än vad som är lagligt.
- Andelen förare med otillåten mängd alkohol i blodet (mer än 0,2 promille) var högre bland män, 17 procent mot 9 procent bland kvinnor och högst i åldersgruppen 18-24 år, 27 procent.
- Bland personbilsförare hade 15 procent mer alkohol än vad som är lagligt. För motorcyklister och mopedförare var motsvarande andel 18 respektive 27 procent.

Det har ända sedan 1930-talet varit straffbart att vara onykter och framföra motordrivna fordon. Idag regleras gränserna för rattfylleri och grovt rattfylleri i Trafikbrottslagen.⁵¹ Gränserna för vad som anses vara rattfylleribrott har skärpts ett flertal gånger genom åren. Sedan 1 februari 1994 gäller att med 0,20 – 0,99 promille alkohol i blodet anses en person *rattfull* och med 1,00 promille eller mer *grovt rattfull*.⁵²

I samband med en vägtrafikolycka ska polisen notera vilka förare som de misstänker har varit påverkade av alkohol eller annat ämne. Det går emellertid inte att skilja ut vilka som polisen misstänker har varit påverkade av just alkohol, eftersom det är en gemensam fråga om alkohol och andra ämnen i blanketten (se bilaga 1).⁵³ Polisens rapportering har sina brister. Det är en *misstanke* de rapporterar och bortfallet är omfattande. Dessutom sammanblandas som sagt misstanken om alkohol och droger.

För dem som dödas i trafiken och som obduceras finns hos Rättsmedicinalverket (RMV) uppgift om den verkliga alkoholhalten i blodet vid obduktionen.⁵⁴ För de allra flesta som obduceras testas alkoholhalt i blodet. Uppgift om alkoholhalt i blodet saknas dock för vissa trafikdödade personer. Om alkoholuppgift inte finns kan det betyda antingen att personen inte obducerats eller att det varit inaktuellt att mäta alkoholhalt vid obduktion, till exempel om personen eftervårdats (upp till 30 dagar enligt definitionen på dödad i vägtrafikolycka) så att eventuell alkoholhalt i blodet vid olyckstillfället försvunnit.⁵⁵

⁵¹ SFS 1951:649.

⁵² Om promillegränserna som gäller idag kan man läsa på Vägverkets hemsida, www.vv.se. En historisk genomgång ges av t.ex. *Rättpraxis vid rattfylleri – en lägesbeskrivning med krav på förändringar*, Rapport mars 2007 från NTF och MHF.

⁵³ Polisens rapportering av "ej misstanke" respektive bortfall har förändrats drastiskt över åren, troligen till stor del på grund av ändrade rapporteringsrutiner. Däremot har polisens rapportering av antal misstänkta fall under många år legat konstant runt 50 fall per år bland de dödade och då har ibland andra än förare angivits misstanke för. Det finns studier som tyder på att polisens rapportering underskattar antal alkoholpåverkade. Detta redogjordes för i *Vägfärdsskador 2007*, SIKA Statistik 2008:27, kapitel 3.5.

⁵⁴ Informationen i avsnittet baseras till vill del på information från direktkontakt med RMV.

⁵⁵ Bland de dödade förarna 2008 som det finns uppgift om alkoholhalt i blodet för avled 85 procent samma kalenderdygn som olyckan inträffade. Vi har inte tillgång till exakt tidpunkt för dödsfall utan endast datum. Vissa som dog datumet efter olyckan kan också ha dött inom 24 timmar. En motsvarande uppgift med mer detaljerade data från 2006 visar att hela 92 procent av trafikdödade

De uppgifter som här presenteras över otillåten alkoholhalt i blodet bland dödade förare enligt RMV är en *underskattning* av olaglig alkoholpåverkan bland dödade förare, enligt diskussionen ovan. Dels på grund av att en del personer saknar uppgift från RMV om alkoholhalt i blodet (10 procent 2008), dels för att de som testats för alkohol kan ha haft högre alkoholhalt i blodet vid olyckstillfället än vid obduktionen.

I tabell 3.5 sammanfattas för år 2008 polisens bedömning av eventuell alkohol- eller drogpåverkan hos dödade *förare* av motorfordon samt uppgifter från RMV vad gäller alkohol i blodet. Som vi kan se var det 2008 bara för 25 av 247 dödade förare där polisen angav misstanke om alkohol eller droger. 13 av dessa hade också olaglig mängd alkohol i blodet enligt RMV. Samtidigt missade polisen 9 fall där obduktion visade på olagligt hög alkoholhalt i blodet medan polisen rapporterade att ingen misstanke fanns. För ytterligare 17 fall med för hög halt alkohol i blodet enligt RMV rapporterade inte polisen någon uppgift alls.

Tabell 3.5: Polisens misstanke om alkoholpåverkan samt uppgift enligt obduktionsprotokoll från Rättsmedicinalverket (RMV). Antal dödade förare inklusive cykel, år 2008.

Polisens misstanke	Promillehalt enligt obduktionsprotokoll från RMV				
	0,00– 0,19	0,20– 0,99	1,00–	Uppgift saknas	Totalt
Ja, polis misstänker alkohol eller droger	8	5	8	4	25
Nej, polisen misstänker ingen alkohol eller droger	102	3	6	16	127
Uppgift saknas	73	4	13	5	95
Totalt	183	12	27	25	247

Källa: Officiell statistik över antal dödade i vägtrafikolyckor samt uppgifter om alkoholhalt i blodet från Rättsmedicinalverket (RMV).

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

Som sagts ovan, i många fall finns ingen uppgift alls om polisens eventuella misstanke. Det kan finnas många förklaringar till brister i polisens rapportering. I vissa fall har den skadade/dödade personen förts iväg med ambulans innan polisen är på plats. I andra fall kan det vara tidsbrist eller andra orsaker som gör det omöjligt att rapportera fullständigt från olycksplatsen.

Officiell statistik över alkoholhalt i blodet för olika grupper av dödade förare visas i Bilaga 2, tabell 9b. Uppgift om alkoholhalt i blodet från RMV saknas för 25 av de 247 dödade förarna (10 procent).⁵⁶ Av samtliga dödade förare hade åtminstone⁵⁷ 5 procent mängd alkohol som klassificeras som rattfylleri och 11 procent som grovt rattfylleri, det vill säga totalt 16 procent hade en olaglig mängd

avled inom 24 timmar efter olyckan (se "Alkoholrattfylleri och etappmålet 2007, Publikation 2008-02 från Vägtrafikinspektionen).

⁵⁶ Av de 33 personer som saknar uppgift om alkoholhalt i blodet var 14 personer över 70 år gamla. Ingen var under 15 år. Polisen hade uttryckt misstanke om alkohol eller droger för fyra av de 33 personerna.

⁵⁷ Vi redovisar här andelar av samtliga dödade förare det vill säga vi inkluderar i nämnaren dem som alkoholhalt saknas för. Se vidare diskussion angående underskattning i texten ovan.

alkohol i blodet. Andelen icke-nyktra förare i bemärkelsen med för mycket alkohol i blodet var högre bland män, 17 procent mot 9 procent bland kvinnor och högst i åldersgruppen 18–24 år, 27 procent. Bland personbilsförare hade 15 procent mer alkohol i blodet än vad som är lagligt. För motorcyklister och mopedförare var motsvarande andel 18 respektive 27 procent.

Det kan vara värt att påminna om att inte alla dödsolyckor med alkoholpåverkade förare inblandade *orsakas* av den alkoholpåverkade trafikanten eller av att denne varit alkoholpåverkad. Man kan alltså inte utifrån siffrorna ovan säga hur många personer som skulle ha räddats om inga förare eller fotgängare hade varit onyktra. I Alkolåsutredningen som blev klar 2006 görs dock uppskattningen att drygt 100 personer per år skulle räddas om alla personbilar, lastbilar och bussar hade alkoholås. Därtill kommer några tiotal personer per år som skulle räddas om inga motorcykelförare, mopedförare, cyklister eller fotgängare vore onyktra.⁵⁸

Samtliga uppgifter om utbredningen av otillåtna mängder alkohol i blodet som beskrivits ovan gäller alltså förare som *omkommit* i vägtrafiken. Utbredningen av alkohol i trafiken hos andra än dödade finns det inte tillräckliga uppgifter om för att kunna sammanställa återkommande statistik. Som nämnts ovan innehåller polisens rapportering deras eventuella misstanke om droger eller alkohol hos förare (alla förare som figurerar i en vägtrafikolycka). Men denna uppgift har stora brister i form av att det är endast misstanke som rapporteras och inte en verifierad uppgift. Dessutom finns ett betydande bortfall. SIKAs förhoppning är att det skall utvecklas underlag som gör det möjligt att också kartlägga utbredning av alkoholpåverkan hos andra än de omkomna.

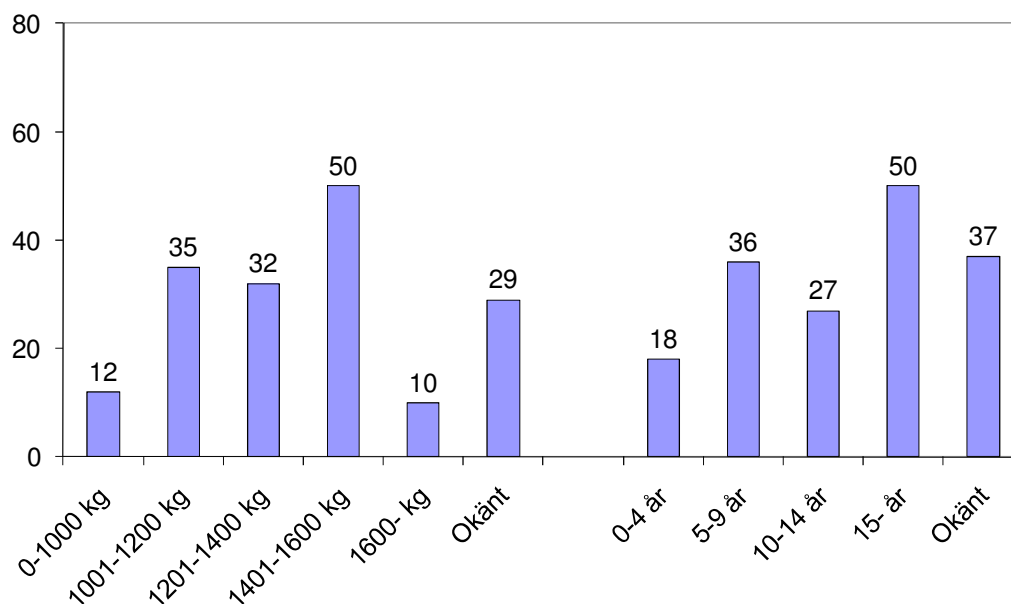
⁵⁸ Öppna möjligheter med alkoholås – Slutbetänkande av Alkolåsutredningen, SOU 2006:72.

3.6 Fordon

Sammanfattning

- För personbilsförare är det säkrast att färdas i nya bilar och i tunga bilar.
- Risken mätt som antalet dödade personbilsförare per miljarder fordonskilometer har minskat med 46 procent det senaste decenniet.
- För personbilsförare är risken att dödas 3,5 gånger större för en personbil med tjänstevikt 1 000 kg eller mindre jämfört med en personbil med tjänstevikt 1 600 kg eller mer.
- På motsvarande sätt har en personbil som är 15 år eller äldre en risk som är åtta gånger risken för en personbil som är max fyra år gammal.

Av de 397 personer som dödades i vägtrafiken 2008 var 168 personer (42 procent) personbilsförare. I detta avsnitt beskrivs tjänstevikt och ålder på de fordon som dessa färdades med.⁵⁹ Vi ser i figur 3.40 att de flesta personbilsförarna dog i mellantunga bilar. Dessutom var det få personer som dödades i bilar nyare än fem år.



Figur 3.40: Antal dödade i vägtrafikolyckor 2008 efter tjänstevikt och ålder på fordonet. Trafikantgrupp: PERSONBILSFÖRARE.

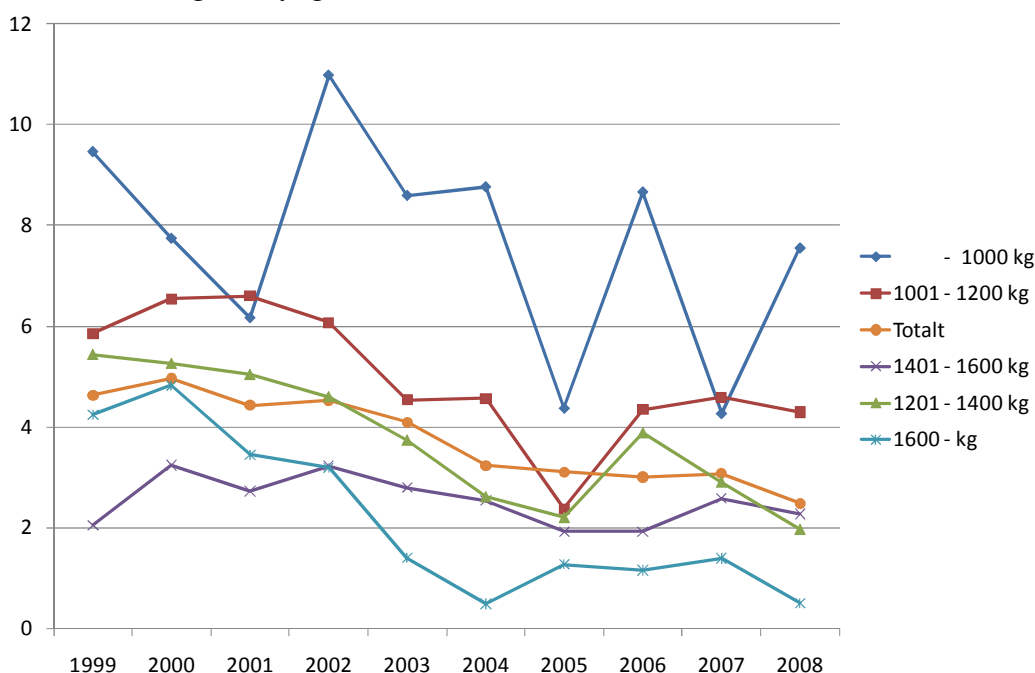
För att säga något om *risken* att dödas i olika personbilsklasser måste vi relatera antalet dödade till hur långt olika typer av bilar körs. Under de senaste tio åren har utvecklingen varit mot allt tyngre bilar. Genomsnittlig tjänstevikt på en personbil i trafik har ökat från knappt 1 300 kg till drygt 1 400 kg eller med 10 procent mellan 1999 och 2008. Vad gäller genomsnittlig ålder på personbilarna har inte så mycket hänt sedan lågkonjunkturen i början av 1990-talet, då medelåldern snabbt

⁵⁹ Anledningen att endast personbilsförarna tas med är att man då kan använda uppgifter om körsträckor för att beräkna risken att dödas, eftersom antalet fordonskilometer är lika med antalet personkilometer (se figur 3.41). Vi presenterar bara risker för *personbilar* eftersom underlaget är tillräckligt stort.

ökade på grund av minskade nybilsköp. Under det senaste decenniet har medelåldern på en personbil i trafik legat stilla strax över nio år.⁶⁰

I figur 3.41 och figur 3.42 visas utvecklingen de sista tio åren vad gäller antal dödade personbilsförare per miljard fordonskilometer.⁶¹ Risken totalt har minskat från 4,6 till 2,5 dödade per en miljard fordonskilometer. Det är en riskminskning på 46 procent på tio år.

Risken att dödas vid färd i personbil är i princip högre ju lättare fordonet är. Risken för de lättaste fordonen varierar mycket mellan åren, eftersom detta är den minsta viktklassen till antalet. I genomsnitt under perioden som visas är risken att dödas i de lättaste bilarna (upp till 1 000 kg) 3,5 gånger risken för de tyngsta bilarna (1 600 kg och tyngre).



Figur 3.41: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer 1999–2008 beräknat per tjänstevikt på fordonet. Trafikantgrupp: PERSONBILSFÖRARE.⁶²

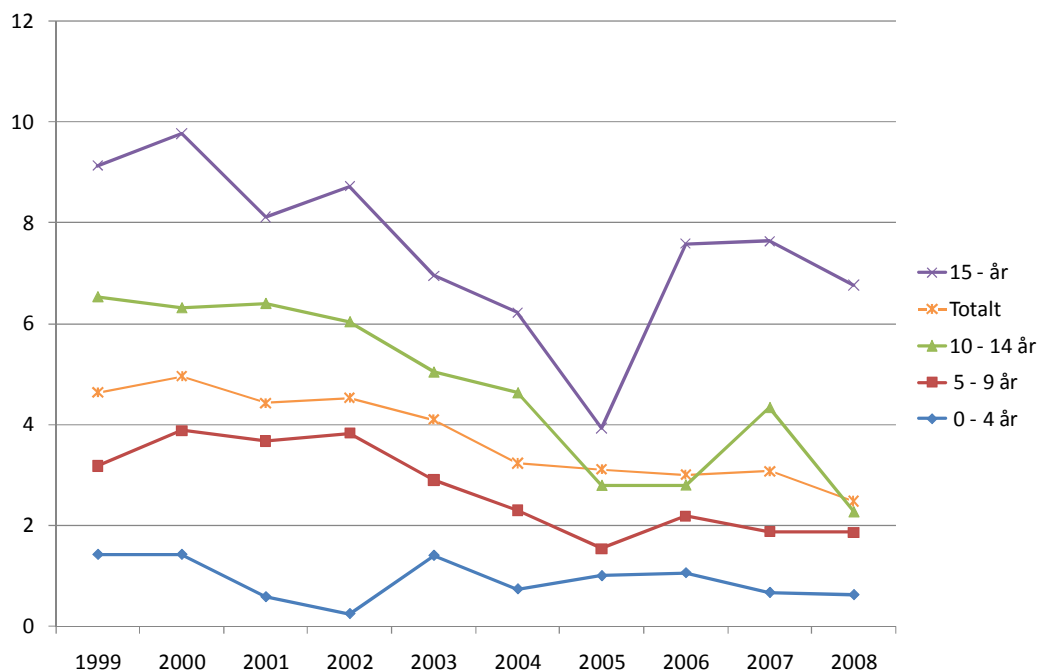
Källa: Officiell statistik över antal dödade i vägtrafikolyckor samt SIKAs statistik om körsträckor baserade på mätarställningsuppgifter.

Vad gäller ålder på personbilarna ser vi i Figur 3.42 att ju nyare bil, desto säkrare i bemärkelsen färre dödade förare i förhållande till antal körda kilometer. I genomsnitt under tioårsperioden är risken för en 15 år gammal eller äldre personbil hela *åtta gånger större* än för en bil som är max fyra år gammal.

⁶⁰ Utvecklingen av fordonsparken beskrivs ingående i SIKAs fordonsstatistik, senast publicerad i rapporten *Fordon 2008*.

⁶¹ Körsträckor som används för att beräkna risker finns bara tillgängliga för år 1999 och senare.

⁶² Riskerna är beräknade exklusive dödade för vilka uppgift om tjänstevikt respektive ålder på fordonet saknas, vilket innebär att de verkliga riskerna är något högre. Uppgift om tjänstevikt saknas för 17 procent av de omkomna 2008 och uppgift om ålder på fordonen för 22 procent.



Figur 3.42: Antal dödade i vägtrafikolyckor per miljard personkilometer 1999–2008 beräknat per ålder på fordonet. Trafikantgrupp: PERSONBILSFÖRARE.⁶³

Källa: Officiell statistik över antal dödade i vägtrafikolyckor samt SIKAs statistik om körsträckor baserade på mätarställningsuppgifter.

Det faktum att tyngre personbilar och nyare personbilar framstår som så mycket säkrare, har av två delförklaringar. Dels är tyngre/nyare fordon säkrare än lättare/äldre fordon vad gäller att skydda sina trafikanter vid en given olycka, dels körs lätta/tunga respektive gamla/nya bilar av i genomsnitt olika grupper med olika riskbeteenden.

I en tidigare studie har SIKA visat att de som drabbas av en trafikolycka som leder till sjukhusvård är långt ifrån ett slumpmässigt urval av befolkningen.⁶⁴ Det finns vissa grupper som är tydligt överrepresenterade i vägtrafikskador.

Socioekonomiska variabler som utbildning och inkomst har en klar samvariation med risken att skadas i trafiken. I studien inkluderas bara personer i arbetsför ålder (20–60 år) och det är tydligt att högre ålder, högre utbildning och högre inkomst är förknippat med lägre sannolikhet att drabbas av en trafikskada jämfört med yngre, med lägre utbildning och lägre inkomst. I studien diskuteras att skillnaderna både kan förklaras av hur, när och var personerna vistas och reser i vägtrafikmiljö men också av de fordon de färdas i. En äldre person med högre inkomst kör troligen både mer säkert och i ett säkrare fordon jämfört med en yngre person med lägre inkomst, allt annat lika. Att olika grupper av fordon har olika riskprofiler förklaras således både av fordonens egenskaper (nya fordon är säkrare än äldre, tyngre fordon är säkrare än lätta) och av deras förars egenskaper. Hur stor betydelse bilarnas tekniska egenskaper respektive förarnas beteende har är oss veterligen inte kvantifierat.

⁶³ Se föregående fotnot.

⁶⁴ Vad kostar en vägtrafikolycka? – Konsekvenser av vägtrafikolyckor i form av sjukskrivningar, arbetslöshet och inkomstförluster, SIKA Rapport 2008:08.

4 Svårt skadade enligt sjukvårdens patientregister

Sammanfattning

- Under elvaårsperioden 1998-2008 skadades över 110 000 människor så svårt i vägtrafiken att de lades in på sjukhus minst ett dygn. I rapporten benämns dessa personer *svårt skadade* i vägtrafiken.
- Under de senaste tre åren har det årliga antalet skadade minskat något, till omkring 9 500 personer år 2008.
- De flesta svårt skadade är män, strax över 6 000 personer eller 65 procent av de skadade 2008. Bland svårt skadade män är den största trafikantgruppen motorcyklister och mopedister med över 2 000 skadade per år.
- Även bland kvinnor ökar antalet skadade motorcyklister och mopedtrafikanter markant, medan antalet skadade personbilster minskar.
- Cyklister är en mycket utsatt grupp, med omkring 3 000 svårt skadade per år under hela perioden, varav omkring 1 200 kvinnor. Cyklister är den mest skadedrabbade trafikantgruppen bland kvinnor.
- Den mest skadedrabbade åldersgruppen är ungdomar i åldern 15-17 år, där antalet skadade i förhållande till åldersgruppens befolkning ökat stadigt under perioden. Detta gäller både flickor och pojkar.
- År 2008 var den sammanlagda vårdtiden för samtliga svårt skadade drygt 50 000 vårddygn, vilket kostade sjukvården nära 690 miljoner kronor. För hela perioden 1998-2008 har dessa kostnader för sjukvård av vägtrafikskadade uppgått till drygt 9 miljarder kronor.
- Avsevärda skillnader finns mellan antal skadade per invånare i olika delar av Sverige. Antalet vård dagar per invånare är klart högst i Jämtland och lägst i Stockholms län, som ligger klart lägre än de två andra storstadslänen Västra Götaland och Skåne.

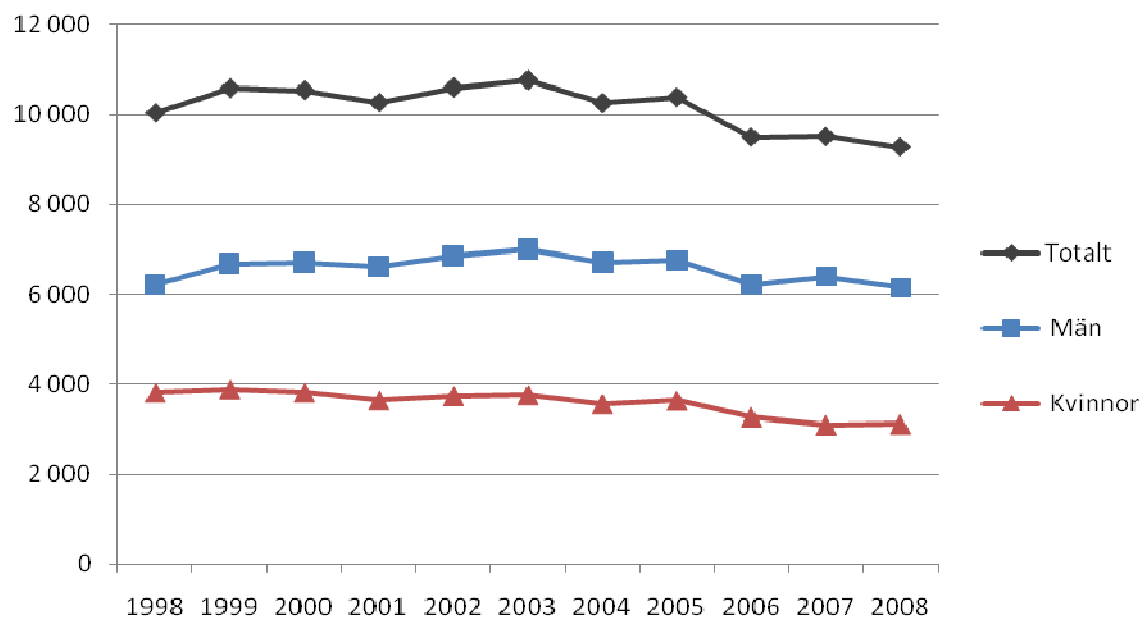
Vi beskrev i kapitel 1 att den officiella statistiken som baseras på polisrapporterade olyckor har sina brister vad gäller att svårt skadade underrapporteras. Ett viktigt komplement till den officiella statistiken är därför statistik över den sjukvård som tas i anspråk av de vägtrafikskadade. Dessa uppgifter samlas in av sjukvården i ett patientadministrativt register (PAR), som sammanställs för hela landet av Socialstyrelsen. Registret täcker hela landet och bortfallet är litet.

SIKA presenterar för tredje året statistik över sjukvård av de vägtrafikskadade. I detta kapitel sammanfattas den senaste statistiken, för perioden 1998–2008.⁶⁵ Statistiken omfattar skadade i vägtrafikolyckor som vårdats minst ett dygn på sjukhus. Dessa betecknas som *svårt skadade*, vilket är i nära anslutning till Eurostats och FN:n definition av *svårt skadad*: ”inlagd på sjukhus mer än 24 timmar”.⁶⁶ Avlidna inom 30 dagar efter första inskrivningsdatum har inte medräknats, eftersom dessa ingår i den officiella statistiken över dödade i vägtrafiken.⁶⁷

4.1 Totalt och per kön

Män skadas nästan dubbelt så ofta som kvinnor i vägtrafiken, vilket visas i figur 4.1. Antalet skadade män var varje år mellan 6 000 och 7 000, medan antalet skadade kvinnor vid periodens början var omkring 4 000 per år för att sedan minska till nära 3 000 de senaste två åren.

Andelen män av de svårt skadade har alltså ökat under perioden och har de senaste åren legat kring 65 procent. Ifråga om dödade i vägtrafiken var andelen män 72 procent år 2008 (se kapitel 3). Samtidigt står män för omkring 58 procent av den totala färdsträckan i vägtrafikmiljön (enligt resvaneundersökningen 2005–2006). Män står alltså för större andel av dödade och svårt skadade än deras andel av trafikarbetet i trafikmiljö. Männen är således överrepresenterade vad gäller både dödade och svårt skadade i trafiken, även när hänsyn tas till skillnader i exponering.



Figur 4.1: Antal svårt skadade totalt och per kön, riket 1998–2008.

Källa: SIKA Statistik 2009:24, Tabell 1a.

⁶⁵ Vägtrafikskadade i sjukvården - Statistik över vård av vägtrafikskadade 1998-2008, SIKA Statistik 2009:24.

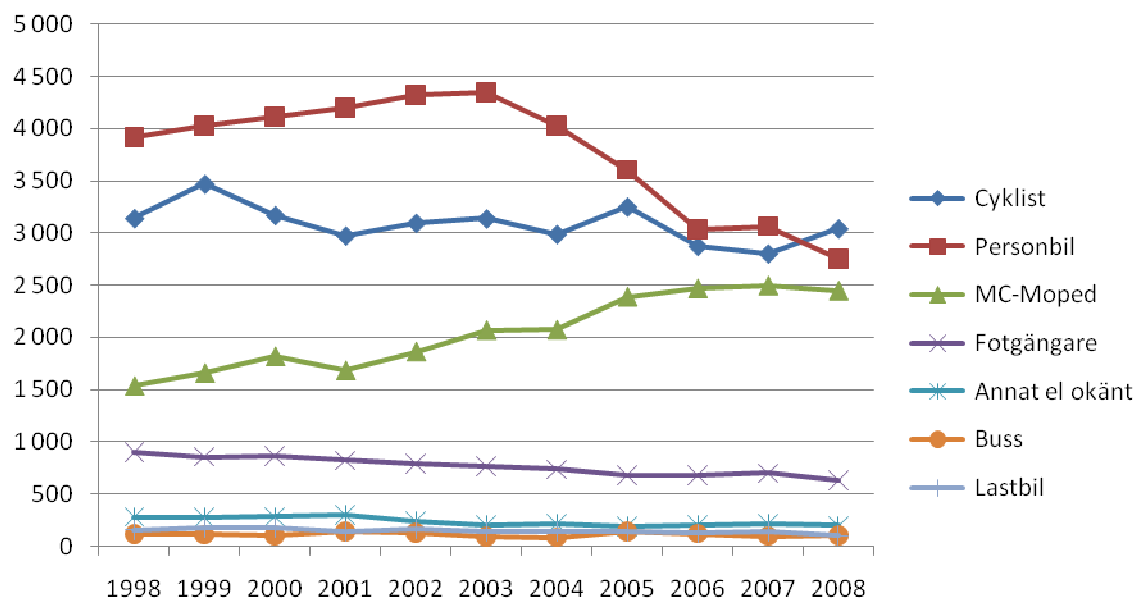
⁶⁶ Eurostat/UNECE Illustrated Glossary for transport statistics. Forth edition, 2008. Sidan 68.

⁶⁷ Skadade fotgängare är medtagna endast om de skadats i en trafikolycka med något fordon inblandat. Definitionen på vägtrafikolycka i den officiella statistiken är densamma, att olyckan ska inkludera ett fordon i rörelse (se vidare kapitel 6 Beskrivning av statistiken).

Om antal svårt skadade relateras till befolkningen finner vi att år 2008 blev 134 män respektive 67 kvinnor per 100 000 invånare i respektive grupp svårt skadade. Jämförs det första och sista året under perioden 1998–2008 finner vi att skaderisken på elva år minskat med knappt sex procent för män och omkring 20 procent för kvinnor.

4.2 Trafikantgrupp

Under perioden 1998–2008 har avsevärda förändringar skett ifråga om i vilken grad olika trafikantgrupper blir svårt skadade i vägtrafikolyckor, vilket visas i Figur 4.2. Under hela perioden fram till år 2007 var den största trafikantgruppen svårt skadade de som färdades i personbil, men deras antal har minskat med åren och 2008 blev cyklister den största gruppen skadade.



Figur 4.2: Antal svårt skadade per trafikantgrupp, riket 1998–2008.

Källa: SIKA Statistik 2009:24, Tabell 1a.

Cyklister har under hela perioden varit kring 3 000 svårt skadade per år. Tredje största gruppen skadade är motorcyklister och mopedister som ökat kraftigt under perioden: från 1 500 skadade år 1998 till nära 2 500 skadade år 2008.

Utvecklingen bland dödade är också ökande för motorcyklister och mopedister. Denna utveckling har skett samtidigt som den typen av fordon ökat dramatiskt i antal. Antalet motorcyklar i trafik har de senaste tio åren mer än fördubblats. De så kallade EU-mopederna (moped klass I) är ett relativt nytt inslag i den svenska trafiken. För tio år sedan fanns några hundra EU-mopeder i trafik, i slutet av år 2008 fanns 93 000 i trafik plus mer än 100 000 avställda EU-mopeder.⁶⁸

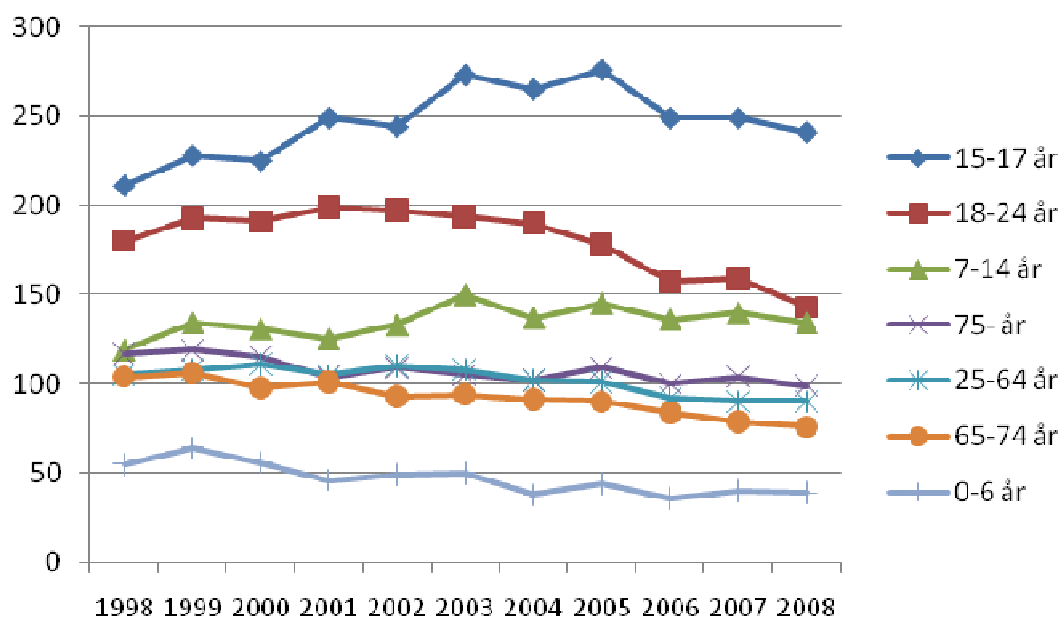
⁶⁸ Officiell statistik om fordon för året 2008 finns i SIKA:s publikation *Fordon 2008*. Mopeder klass II (konstruerad för att köras i hastighet om max 25 eller 30 km/timme) registreras inte och därmed vet vi inte hur många mopeder av detta slag som finns. För att köra EU-moped (moped klass I, konstruerad för att köras i hastighet om max 45 km/timme) krävs från och med 1 oktober.

Under åren 1998–2008 har antalet skadade män varit större än antalet skadade kvinnor i alla trafikantgrupper och åldrar, utom bland äldre fotgängare. Övervikten av män bland de skadade är särskilt markant för motorcyklister och mopedister, där nio av tio skadade från 18 år och uppåt var män. Andelen män bland de skadade var under de senaste åren allra störst i åldern 65–74 år, där 95 procent av de skadade var män. I åldersgruppen 15–17 år finns dock en tendens till att andelen skadade män bland motorcyklister/mopedister minskar något, det vill säga att antalet skadade kvinnor i denna grupp ökar något.

4.3 Ålder

Antalet svårt skadade i vägtrafikolyckor skiljer mycket mellan olika åldersgrupper, både ifråga om nivå och utveckling över tiden. I figur 4.3 visas utvecklingen av antalet skadade per 100 000 invånare i sju åldersgrupper som bedöms som intressanta med hänsyn till vägtrafikskador: 0–6 år, 7–14 år, 15–17 år, 18–24 år, 25–64 år, 65–74 år och 75+ år.

Den mest skadedrabbade åldersgruppen är 15–17-åringar, där antalet skadade ökat kraftigt under perioden, utom de tre senaste åren då det skett en minskning. Även i åldersgruppen 7–14 år tenderar antalet svårt skadade att öka. Så var fallet även för 18–24-åringar fram till år 2001, men sedan har skadorna bland dem minskat. I alla andra åldersgrupper har antalet skadade minskat något under perioden.



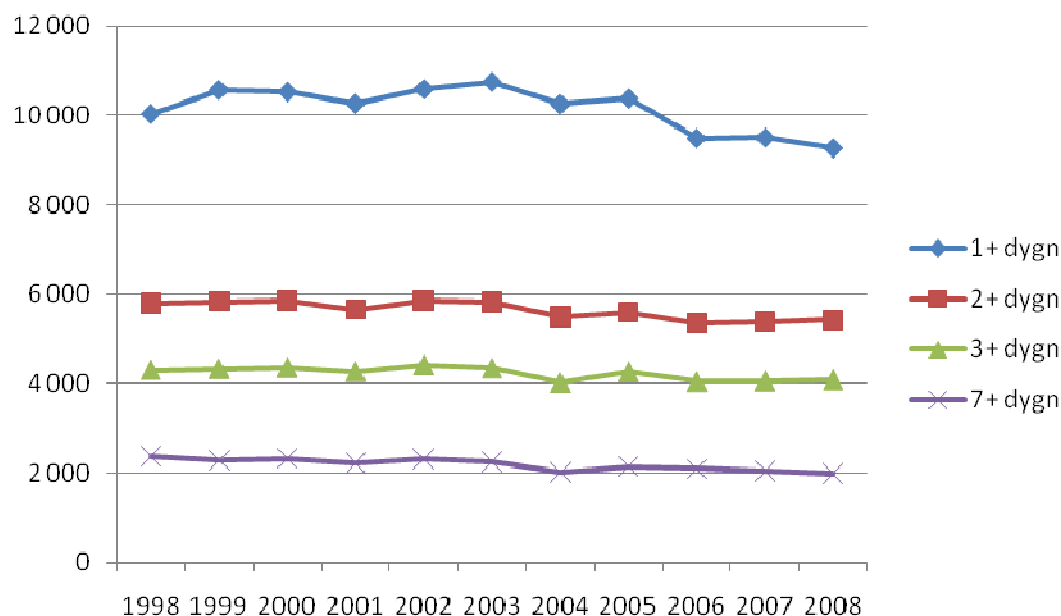
Figur 4.3: Antal svårt skadade per 100 000 invånare per åldersgrupp, riket 1998–2008.

Källa: SIKA Statistik 2009:24, Tabell 1a.

2009 körkort. Tidigare var det tillräckligt med ett förarbevis. För moped klass II krävs förarbevis. Se vidare www.transportstyrelsen.se för regler om mopeder.

4.4 Vårdtid och kostnader

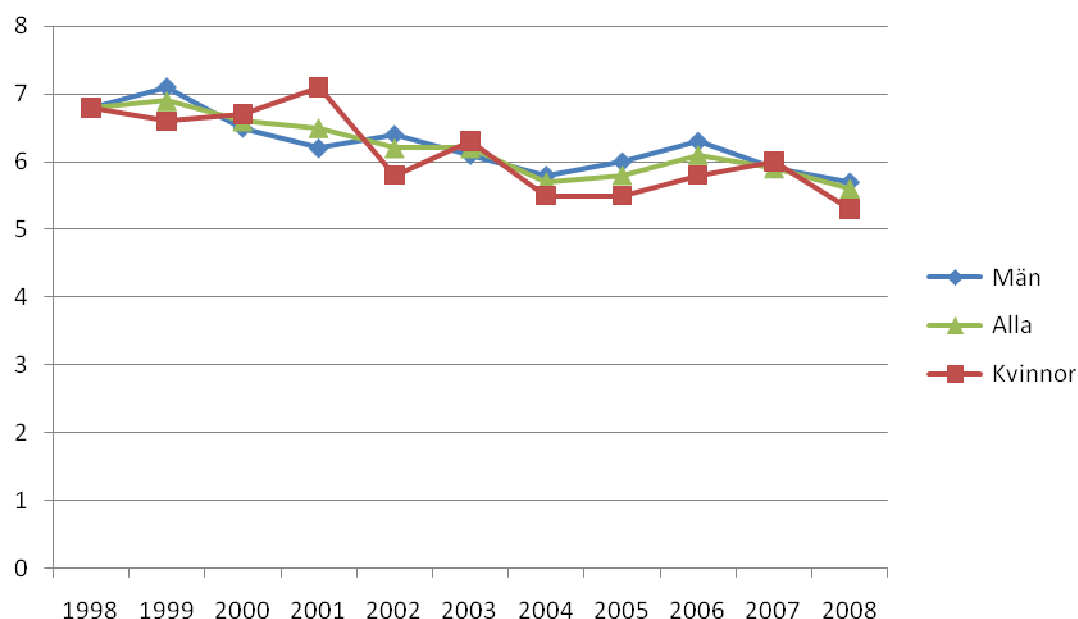
I figur 4.4 visas hur länge de svårt skadade vårdats på sjukhus. Det totala antalet svårt skadade visar som nämnts ingen tendens att minska över tiden. Antalet skadade som krävt längre vårdtid visar dock en svagt sjunkande trend under perioden. 1998 behövde var fjärde svårt skadad vårdas på sjukhus en vecka eller mer, medan de senaste åren har den andelen sjunkit till var femte skadad.



Figur 4.4: Antal svårt skadade per antal vård dygn, riket 1998–2008.

Källa: SIKA Statistik 2009:24, Tabell 3a.

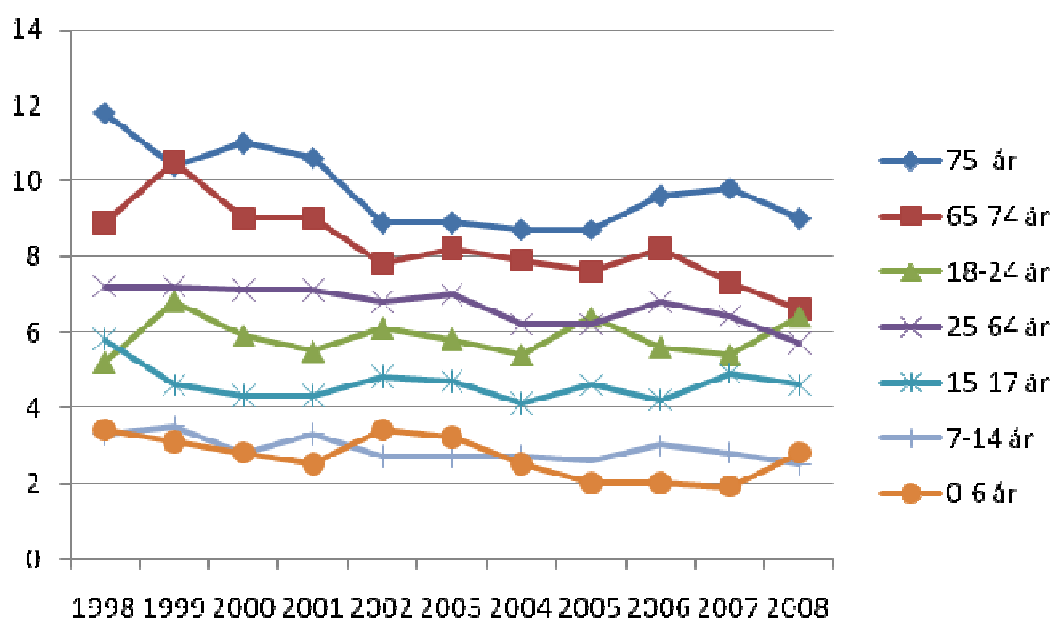
Den genomsnittliga vårdtiden för samtliga svårt skadade har minskat med ungefär ett dygn under perioden, från drygt sju till drygt sex dygn, som framgår av figur 4.5. Genomsnittlig vårdtid har minskat något mer för kvinnor än för män.



Figur 4.5: Medelvårdtid (dygn) för samtliga svårt skadade och per kön, riket 1998–2008.

Källa: SIKA Statistik 2009:24, Tabell 3b.

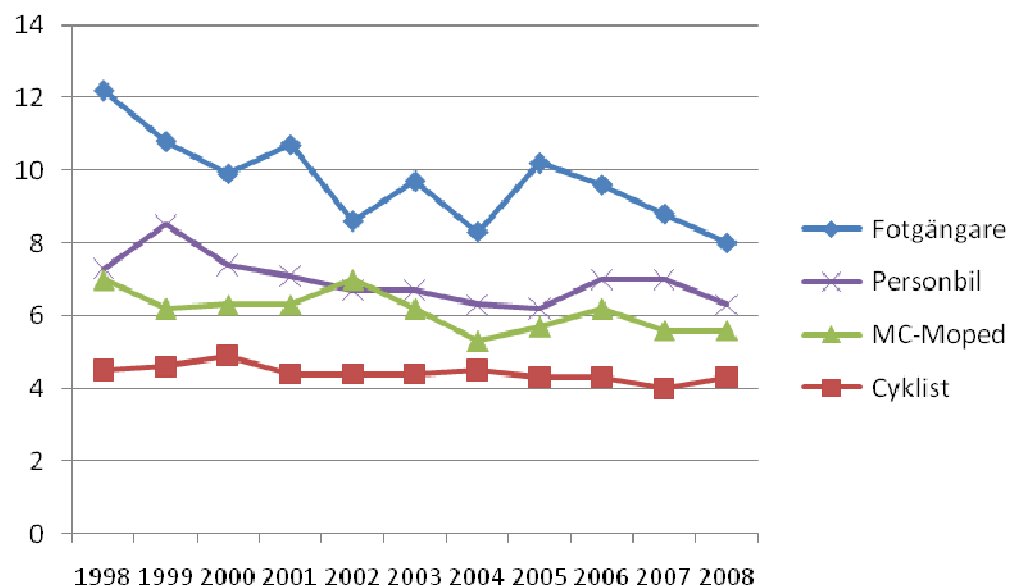
Medelvårdtiden är tydligt beroende av ålder, som visas i figur 4.6. Äldre skadade behöver i genomsnitt betydligt längre vårdtid än yngre. De äldres vårdtid har dock minskat något under perioden. Medelvårdtiden för de äldsta, 75 år och äldre, var i början av perioden nära tolv dygn och i slutet nio dygn. Medelvårdtiden för barn under 15 år varierade kring tre dygn under perioden, och för de allra yngsta sjönk den till strax under två dygn i slutet av perioden men ökade sista året till ungefär tre dygn.



Figur 4.6: Medelvårdtid (dygn) per ålder, riket 1998–2008.

Källa: SIKA Statistik 2009:24, Tabell 3c.

Bland de olika trafikantgrupperna har skadade fotgängare den längsta medelvårdtiden. Den har dock minskat under perioden, från tolv dygn till knappt tio dygn det senaste året, men med stora variationer mellan åren (se figur 4.7). Även bland skadade personbilar tenderar medelvårdtiden att minska något, medan medelvårdtiden för skadade motorcyklister/mopedister och cyklister varit relativt konstant.

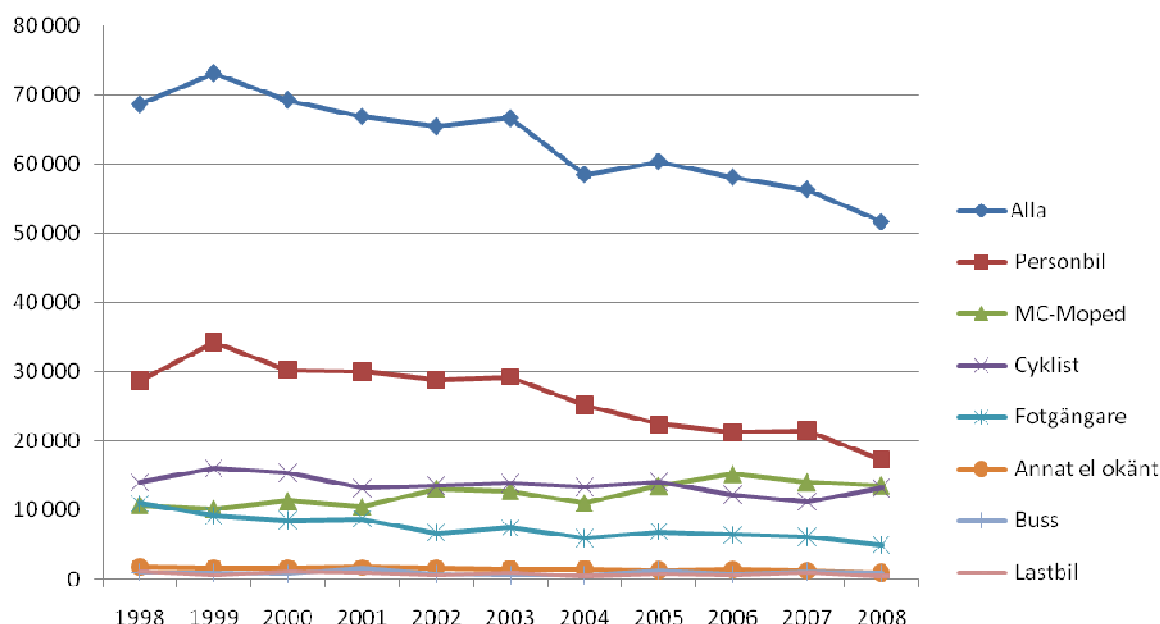


Figur 4.7: Medelvårdtid (dygn) per trafikantgrupp, riket 1998–2008.

Källa: SIKA Statistik 2009:24, Tabell 3d.

Det totala antalet vård dygn under den studerade perioden har minskat från omkring 70 000 per år i början av perioden drygt 50 000 år 2008, en minskning med omkring 25 procent. Utvecklingen av antalet vård dygn totalt och för olika trafikantgrupper visas i figur 4.8.

Personbilisterna står för det största antalet vård dygn, men deras dominans har minskat markant under den redovisade perioden. Även för skadade fotgängare har antalet vård dygn minskat, medan antalet vård dygn för motorcyklister/mopedister ökat.

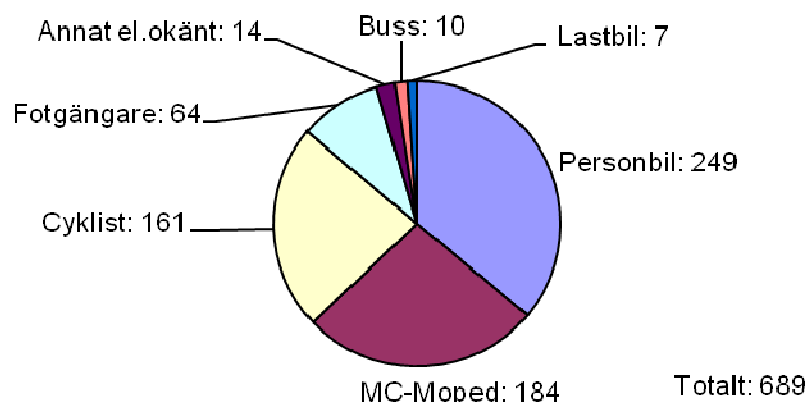


Figur 4.8: Antal vård dygn per trafikantgrupp, riket 1998–2008.

Källa: SIKA Statistik 2009:24, Tabell 3e.

År 2008 var som synes den sammanlagda vårdtiden för samtliga svårt skadade i trafiken mer än 50 000 vård dygn. Den genomsnittliga kostnaden för vård av en vägtrafikskadad patient är beräknad till ungefär 13 500 kr per sjukhusdygn.⁶⁹ Detta innebär att de totala kostnaderna för vård av svårt skadade i vägtrafiken i Sverige år 2008 var nära 690 miljoner kronor. Om man antar samma genomsnittliga kostnad har de svårt skadades sjukhusvård under hela perioden 1998–2008 kostat drygt 9 miljarder kronor.

I figur 4.9 visas en uppskattning av hur vårdkostnaderna år 2008 var fördelade på trafikantgrupper. Där framgår att största delen av vårdkostnaderna gällde skadade personbilar (36 procent), motorcyklister och mopedister (27 procent) och cyklister (23 procent).



Figur 4.9: Uppskattade vårdkostnader per trafikantgrupp år 2008, miljoner kr.

Källa: SIKA Statistik 2009:24, Tabell 3e.

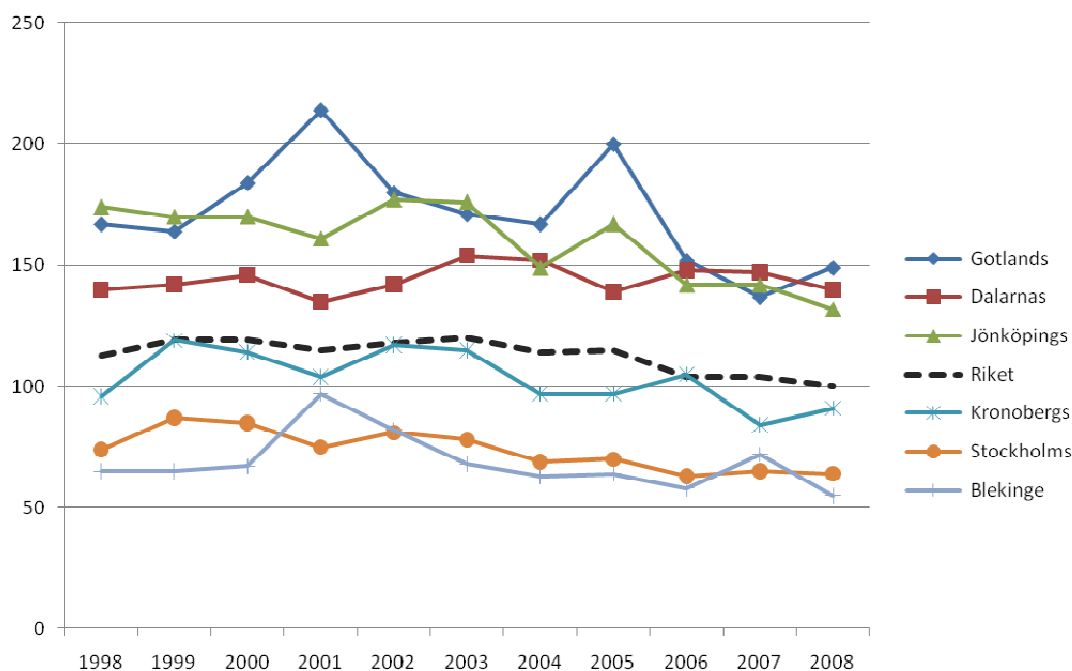
Anm: Vårdkostnad 13 000 kronor per dygn antas (Källa: SKL).

⁶⁹ Detta är en uppskattad kostnad för året 2007 enligt utdrag ur SKL:s (Sveriges Kommuner och Landsting) så kallade KPP-databas erhållit vid direktkontakt med SKL.

Ovanstående kostnad är en *underskattning* av de trafikskadades totala vårdbehov. Dels har vi inte med öppenvård av olika slag, dels tar vi här inte hänsyn till att en vägtrafikskada kan ge upphov till vårdbehov långt senare än den uppstår. Om en person vårdas vid flera tidsåtskilda tillfällen inkluderas endast vårdtillfällen som följer på det första, om de infaller maximalt 30 dagar efter tidigare vårdtillfälle (se vidare Beskrivning av statistiken i huvudrapporten SIKA statistik 2009:24).

4.5 Län

Antalet svårt skadade på grund av vägtrafikolyckor har utvecklats olika i olika delar av Sverige. För varje sjukhusvårdad person vet vi folkbokföringslän och vårdlän, dock ej län där trafikolyckan skett. I detta avsnitt beskrivs regionala skillnader utifrån de skadades folkbokföringslän. I figur 4.10 visas utvecklingen i antalet skadade per 100 000 invånare för riket samt för de tre länen med högst respektive lägst antal skadade per invånare 2008.



Figur 4.10: Antal svårt skadade per 100 000 invånare 1998–2008 i län med högst och lägst antal skadade år 2008.

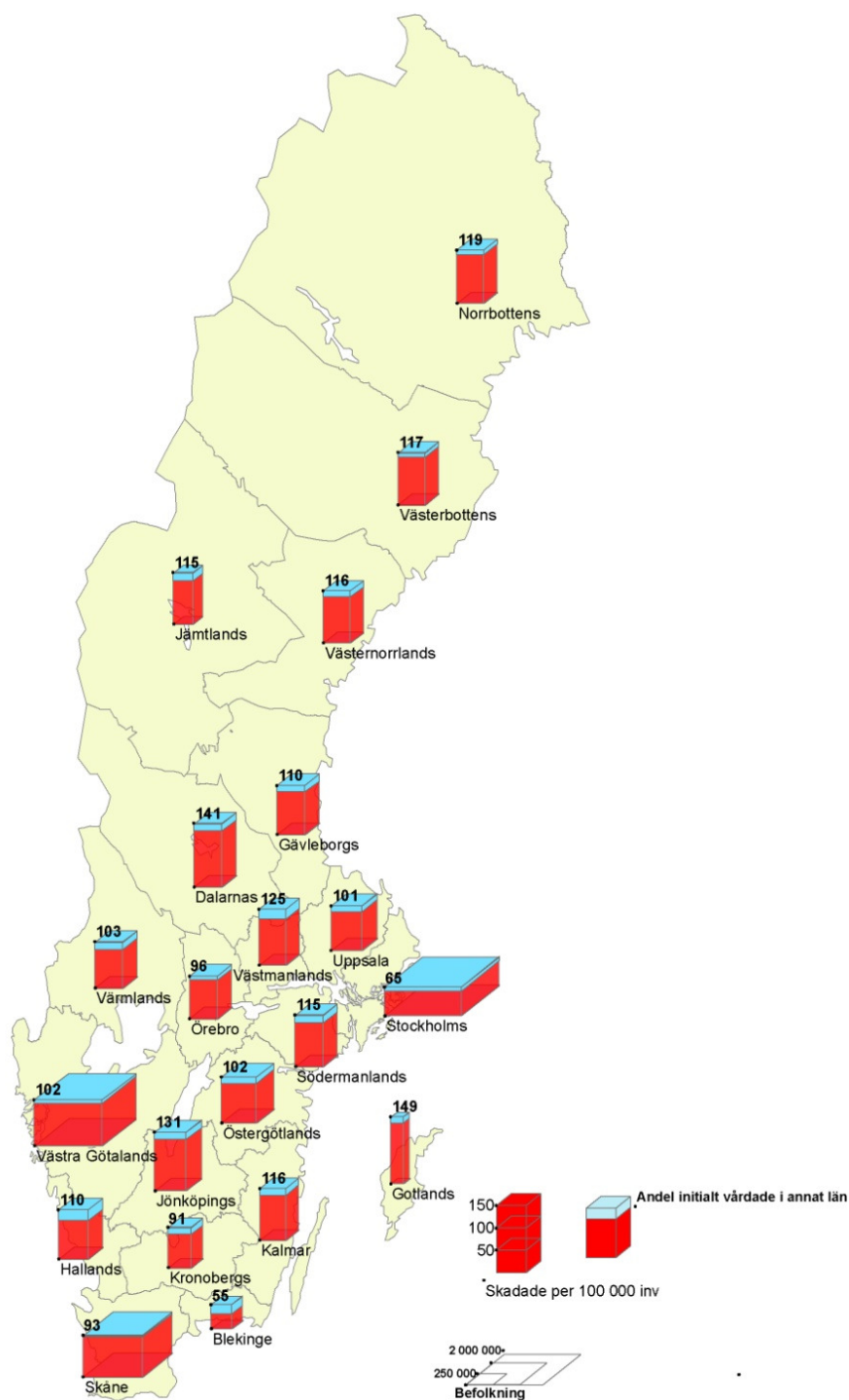
Källa: SIKA Statistik 2009:24, Tabell 10.

De mest skadedrabbade länen har under de senaste åren varit Gotlands, Dalarnas och Jönköpings län. De minst drabbade under nästan hela perioden har varit Blekinge län och Stockholms län, båda med klart lägre antal svårt skadade per invånare än övriga län under de senaste åren. Jämfört med Stockholms län har de två andra storstads länen, Västra Götaland och Skåne, haft betydligt fler skadade per invånare, särskilt de senaste åren.

I figur 4.11 visas antalet skadade totalt och per invånare i alla län år 2008. Där kan vi bland annat se att även om antalet skadade per invånare i Stockholms län är näst lägst i landet (lägst har Blekinge län), har länet på grund av sin stora

befolkning ändå ett mycket stort antal skadade, omkring 15 gånger fler än det relativt mest skadedrabbade länet Gotland. Klart flest antal skadade hade Västra Götalands län, trots en mindre befolkning än Stockholms län. Även i Skåne län var antalet skadade per invånare högt, och trots länets betydligt mindre befolkning var totala antalet skadade i Skåne län nästan lika stort som i Stockholms län.

I figur 4.11 visas även hur stor del av de skadade år 2008 som initialt vårdades i något annat län än sitt hemlän. Detta ger en indikation på i vilken utsträckning de skadade varit på resa eller vistats utanför hemlänet vid skadetillfället. Skadade hemmahörande i Stockholms län vårdades ett stort antal – och en relativt stor andel (15 procent) – initialt i något annat län. Den största andelen av skadade som initialt vårdades i annat län än hemlänet hade dock Blekinge (38 procent), följt av Hallands län (22 procent). Minst andel initialt vårdade i annat län än hemlänet hade år 2008 Skåne län och Västra Götalands län.

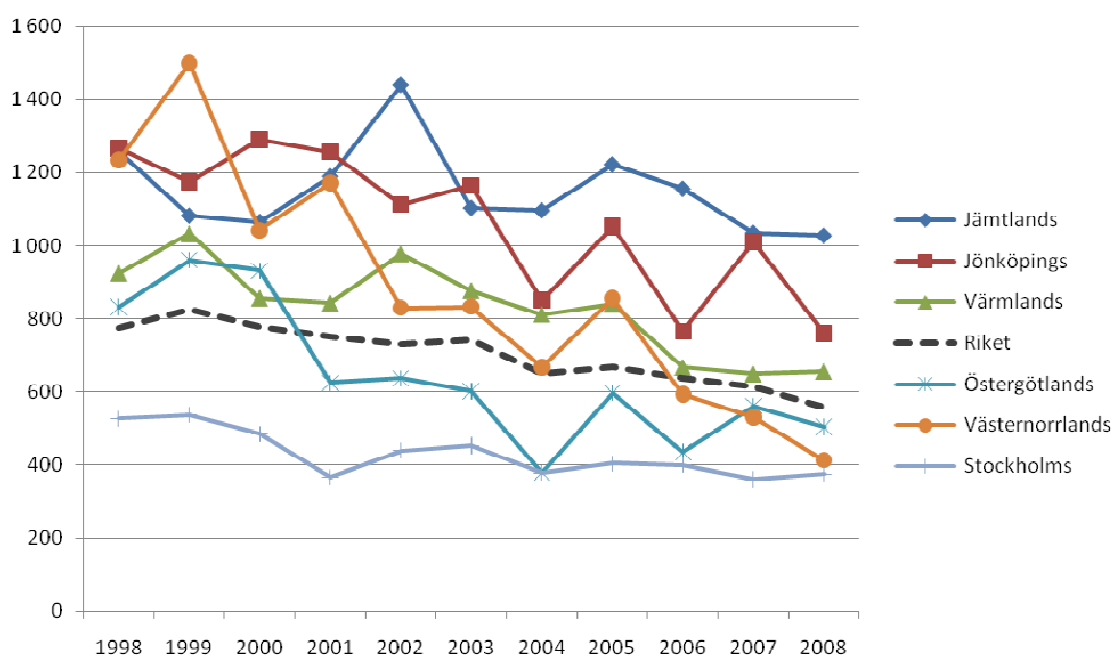


Figur 4.11: Antal svårt skadade totalt och per invånare i Sveriges län år 2008.

Källa: SIKA Statistik 2009:24, Tabell 10.

Anm: Staplarnas höjd och siffran anger antal skadade per 100 000 invånare. Basen i varje stapel är proportionell till länets befolkning. Därmed är stapelns volym proportionell mot totalt antal skadade personer i länet.

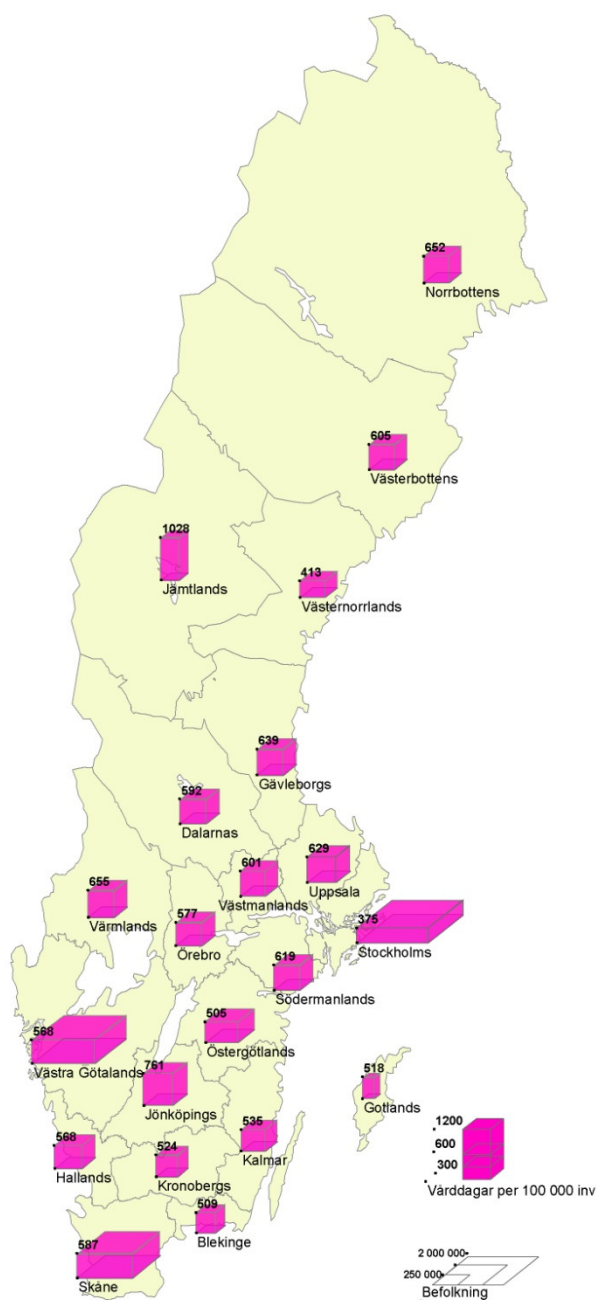
Hur svårt skadade de vägtrafikskadade blivit kan i viss mån belysas av hur många dygn sjukhusvård skadorna krävt. I figur 4.12 visas utvecklingen 1998–2008 av antalet vård dagar för vägtrafikskadade per invånare, för riket samt de tre län som var mest respektive minst skadedrabbade år 2008 räknat i vård dagar per invånare. I figuren framgår att antalet vård dagar per invånare i det mest skadedrabbade länet år 2008 – Jämtlands län – hade dubbelt så många vårddygner per invånare som det minst skadedrabbade länet, som var Stockholms län. I Västernorrlands län har skett en mycket positiv utveckling. I början av perioden var länet ett av de mest skadedrabbade och i slutet av perioden det näst minst skadedrabbade länet. I riket har antal vård dagar per invånare minskat med 28 procent under den visade perioden. Allra mest har vårdbehovet minskat i Västernorrlands län, med nära 67 procent.



Figur 4.12: Antal vård dagar per 100 000 invånare i riket och de mest och minst skadedrabbade länen 1998–2008.

Källa: SIKA Statistik 2009:24, Tabell 9

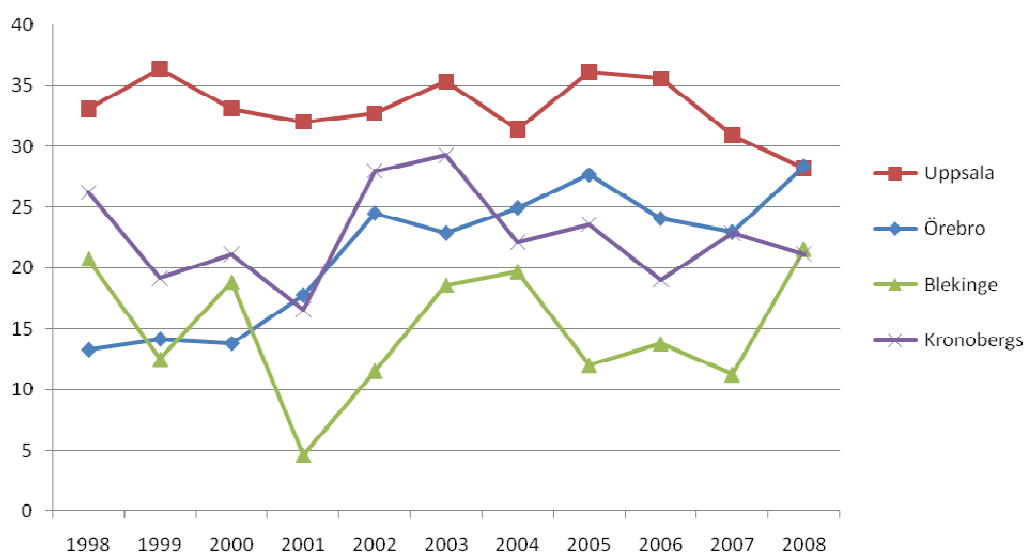
I figur 4.13 visas antalet vård dagar totalt och per invånare i alla län år 2008. Där kan bland annat ses att fastän antalet vård dagar per invånare i Stockholms län är lägst i landet innebär länets stora befolkning att vägtrafikskadade hemmahörande i Stockholms län står för ett mycket stort antal vård dagar, liksom Västra Götalands län och Skåne län.



Figur 4.13: Antal vårddagar för vägtrafikskadade totalt och per invånare i rikets län 2008

Källa: SIKA Statistik 2009:24, Tabell 9

Man kan beräkna hur stor andel av de svårt vägtrafikskadade som initialt vårdats i ett visst län men som är folkbokförd i annat län. Om denna andel är hög för ett län tyder det på att många turistresor eller genomfartsresor görs i länet, eller att länets sjukhus har större upptagningsområde än det egna länet för trafikskadade. I figur 4.14 visas utvecklingen i de fyra län som hade störst andel patienter hemmahörande i andra län.⁷⁰ Där framgår att under hela perioden hade Uppsala län den största andelen skadade från andra län, det senaste året dock i delad ledning med Örebro län, som ökat sin andel markant under perioden. Av dem som initialt vårdas i storstadslänen – Stockholms, Västra Götalands och Skåne län (visas ej i figuren) – är andelen som bor i andra län låg, runt 8–10 procent.



Figur 4.14: Procent av initialt vårdade i ett län som är hemmahörande i annat län, 1998–2008.

Källa: Egna bearbetningar av PAR - se avsnitt Tabeller, Tabell 11.

⁷⁰ Data ej korrigerat för bortfall i PAR, eftersom uppgifter om bortfallets storlek endast finns ifråga om folkbokföringslän, ej vårdlän.

5 Avslutande kommentarer

Antalet dödade i vägtrafiken minskade radikalt mellan 2007 och 2008, från 471 till 397 personer, en minskning med 16 procent. Det är, näst minskningen på 17 procent 1992–1993, den största procentuella årliga minskningen av antal dödade sedan åtminstone slutet av 1960-talet. År 2008 var ett konjunkturrellt sämre år än de närmast föregående, vilket också 1993 var. Generellt i lågkonjunktur färdas vi mindre på vägarna vilket, allt annat lika, minskar antal olyckor, skadade och dödade. Det återstår att se om 2008 års låga nivå på antalet dödade är en permanent lägre nivå eller en tillfällig följd av en sämre konjunktur.

Regionalt finns det stora skillnader i risken att trafikdödas. Stockholms län är det säkraste länet i bemärkelsen minst antal dödade personer per invånare. Flera glesbygdslän har en betydligt sämre situation och risken att dödas i trafiken i Jämtlands län är per invånare mer än tre gånger så stor som i Stockholms län. Det finns en rad förklaringar till skillnaderna mellan länen, men en tydlig skillnad är olika tillgång till kollektivtrafik. Stockholms län har i särklass bäst tillgång till kollektiva färdssätt och invånarna där reser också störst del av sitt dagliga resande kollektivt (25 procent). Att resa kollektivt är väldigt trafiksäkert räknat i risken att dödas per färdad kilometer.

När trafiksäkerhet diskuteras brukar hastighetsefterlevnad och nykterhet framhållas som de två i särklass viktigaste lösningarna för att minska trafikskador och dödstal. Hastighetsefterlevnad försöker man idag främst nå med automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) men även med regelrätta poliskontroller och höjda böter. Rattfylleri bekämpas med informationskampanjer, alkoholås och polisens kontroller med utandningsprov. Polisen har under senare år ökat antalet utandningsprov och ambitionen är minst två miljoner utandningsprov per år.⁷¹

I föreliggande rapport publiceras statistik på alkohol hos dödade förare enligt obduktionsresultat (RMV). Uppgifterna ger en miniminivå på andel dödade förare med olovliga mängder alkohol i blodet.⁷² Bland de under året 247 *dödade förarna* hade minst 16 procent mer alkohol i blodet än vad som är lagligt, 17 procent bland männen och 9 procent bland kvinnorna. För motorcyklister och mopedförare var motsvarande andel 18 respektive 27 procent.

Det är viktigt att metoder utvecklas så att utbredningen av rattnykterhet kan presenteras kontinuerligt för fler än de dödade.

⁷¹ Under 2008 genomförde polisen drygt 2,5 miljoner nykterhetskontroller (se www.vv.se).

⁷² Dels på grund av bortfall, dels på grund av att vissa eftervårdats och har lägre alkoholhalt enligt obduktion än vid olyckstillfället.

6 Beskrivning av 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). Exempel på resultat som kan tas fram ur sjukvårdsdelen av STRADA presenteras i bilaga 4. För beskrivning av statistiken i kapitel 4 hänvisas till underlagsrapporten (SIKA Statistik 2009:24).

6.1 Statistikens omfattning

Från och med 2003 har Vägverket ändrat system för att samla in information om vägtrafikolyckor med personskada samt de personer som skadas i dessa olyckor. I det nya systemet – STRADA – samlas uppgifter in både från polisen och från sjukvården. Uppgifterna från polisen täcker hela landet, medan cirka 70 procent av landets sjukhus med akutmottagningar är anslutna till STRADA. Den officiella statistiken, som bygger på de polisrapporterade vägtrafikolyckorna i STRADA, redovisas i kapitel 2–3 samt i bilaga 2.

Grunden för uppgiftslämnandet

Uppgiftslämnandet till statistiken regleras genom en kungörelse (1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor (senast ändrad genom SFS 2004:1363). I denna stadgas att polismyndighet ska lämna uppgift till Vägverket (från och med 2009 Transportstyrelsen) 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.

Populationer i statistiken

I polisdelen av STRADA redovisas följande populationer:

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

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

6.2 Insamling och bearbetning

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

Uppgifterna granskas vid Transportstyrelsen. För att få korrekt statistik över dödade görs en avstämning mot SCB:s register över avlidna personer 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 datafil med olycksinnehållet till SCB, som framställer tabellerna till den officiella statistiken på uppdrag av SIKA.

6.3 Definitioner och begrepp

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I redovisningen av uppgifter om antal dödade 1994 – 2002 ingår även omkomna som enligt polisen *kan ha* avlidit av någon sjukdom⁷³ eller genom självmord. Dessa personer är *inte* medräknade i statistiken före 1994. Från och med 2003 års statistik ingår självmorden men inte de som bedömts vara sjukdomsfall. Till kategorin självmord räknas endast de självmord där den avlidne skrivit avskedsbrev eller liknande. I tabellen nedan redovisas antalet som avlidit av sjukdom eller självmord enligt ovanstående definition. Det totala antalet självmord i vägtrafiken är större än vad som framgår av tabellen, i storleksordningen 12 – 20 personer per år. Självmorden svarar fortfarande för endast en liten andel av det totala antalet dödade i vägtrafikolyckor.⁷⁴

År Year	Antal personer Number of persons			År Year	Antal personer Number of persons		
	Sjukdom Illness	Självmord Suicide	Summa Total		Sjukdom Illness	Självmord Suicide	Summa Total
1994	44	1	45	2003	34	4	38
1995	41	2	43	2004	29	2	31
1996	29	4	33	2005	36	5	41
1997	34	4	38	2006	28	6	34
1998	39	8	47	2007	41	3	44
1999	44	10	54	2008	35	3	38
2000	27	6	33				
2001	32	4	36				
2002	28	5	33				

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

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

Olyckstyp. Olyckorna delas in i olika typer efter de primärt inblandade trafikelementen och händelseförloppet i samband med olyckan.

⁷³ 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.

⁷⁴ Uppskattningen av det totala antalet självmord i vägtrafiken har gjorts genom att jämföra statistik över antal självmord i väg- och bantrafik enligt Socialstyrelsens dödsorsaksregister med uppgifter om antal självmord i bantrafik enligt Järnvägsstyrelsen. Bedömningen grundar sig på år 2003–2005, det vill säga de senaste åren som uppgifter då fanns tillgängliga i dödsorsaksregistret.

Olyckstypklassificeringen

Vid bytet från OLY (den föregående databasen för vägtrafikolyckor) till STRADA har olyckstypsklassificeringen ändrats. Benämningarna på olyckstyperna har behållits, men principerna för olyckstyperna har ändrats 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 omkörningsolyckorna, olyckor där förloppet var sådant att en bil körde om ett annat motorfordon och krockade med ett mötande fordon. Detta var tidigare en omkörningsolycka men betecknas nu istället som en mötesolycka, eftersom konsekvensen blev att bilen krockade med ett mötande fordon. Andra olyckstyper som också påverkas är olyckor där en bil kör av vägen efter att ha väjt för en gående, cyklist eller vilt och den senare undkommer oskadad. En sådan olycka var tidigare en olycka mellan motorfordon och gående/cyklist/vilt. Enligt de nya principerna är detta en singelolycka.

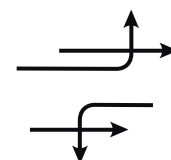
Singel (Motorfordon ensamt)

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

Motorfordon – Motorfordon

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

- **Omkörning och filbyte:** Olyckor där motorfordonen har befunnit sig på samma väg, med samma kurs och där någon av fordonsförarna antingen bytt fil eller gjort en omkörning.
- **Upphinnande:** Olyckor där motorfordonen har befunnit sig på samma väg, i samma färdriktning och det bakre fordonet hunnit upp det främre.
- **Möte:** Olyckor i vilka motorfordonen har befunnit sig på samma väg och med motsatta färdriktningar.
- **Avsväng:** Olyckor i korsning där motorfordonen ursprungligen har befunnit sig på samma väg, med samma eller motsatt färdriktning, och där den ena eller båda fordonsförarna har påbörjat en avsväng.
- **Korsande:** Olyckor i korsning där motorfordonen ursprungligen har befunnit sig på olika vägar med korsande färdriktningar.



- **Övriga motorfordon – motorfordon:** Olyckor mellan motorfordon som inte kan redovisas i nämnda olyckstyper. I "övriga" ingår bl.a. olyckor vid U-sväng och backning. U-svängsolyckorna redovisades före år 1985 som avsvängsolyckor.

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

Övriga olyckor

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

6.4 Kvalitet och jämförbarhet

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

Klassificering av skadade personer

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

Underrapportering av vägtrafikolyckor

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

god kvalitet, medan uppgifterna om antalet vägtrafikolyckor utan dödlig utgång – liksom uppgifterna om antalet svårt och lindrigt skadade – är underskattningar.

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

När det gäller antalet vägtrafikolyckor utan dödlig utgång samt antalet lindrigt skadade saknas aktuella studier att bedöma täckningsgraden i statistiken med. 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.

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 iaktas vid jämförelser med tidigare år av vissa olyckstyper. Från och med 1997 har en del variabler större ”övriga-grupper” än tidigare år, vilket också försvårar direkta jämförelser mellan åren.

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

6.5 Uppgifter från andra källor än polisen

Alkoholhalt i blodet enligt Rättsmedicinalverket

Uppgifter om mängd alkohol i blodet kommer från Rättsmedicinalverket (RMV) och härrör från obduktioner. Uppgift om alkoholhalt i blodet saknas för 10 procent av de dödade förarna.

Reslängder enligt resvaneundersökningen

För att beräkna risker att dödas i trafiken per kön, åldergrupp, trafikantgrupp och så vidare har i ett stort antal diagram uppgifter om reslängder från resvaneundersökningen 2005–2006 använts. Databasen är tillgänglig för alla som vill använda den, kontakta SIKa för mer information. Resvaneundersökningen beskrivs närmare i rapporten *RES 2005-2006 - Den nationella resvaneundersökningen*, SIKa Statistik 2007:19.

Antal fordon, fordonskilometer med mera

I rapporten används vissa uppgifter från fordonsstatistiken som produceras utifrån vägtrafikregistret på Transportstyrelsen. Statistiken beskrivs närmare i senaste årsrapporten *Fordon 2008* från SIKa.

INFORMATIONSUUNDERLAG 52 Polisens diarienummer
Vägtrafikolycka

Polismyndigheten / kopia till Vv / försäkringsbolag

C Väderlek, väglag, belysning

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

E Inblandade personer

[illegible]

SIKA Statistik 2009:23

Bilaga 2: Polisrapporterade vägtrafikolyckor (tabellbilaga) / Tables

På följande sidor redovisas ett antal tabeller över polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskador. Tabell 1-9 är märkta med symbolen för officiell statistik. Endast dessa ingår i den officiella statistiken över vägtrafikskador. I tabell 10-13 finns jämförelser med de nordiska länderna och i tabell 14-15 med många andra europeiska länder.

Förutom tabellerna i denna bilaga finns ett utökat tabellverk över polisrapporterade vägtrafikolyckor i Sverige publicerat på SIKA:s hemsida (www.sika-institute.se).

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

VÄGTRAFIKSKADOR 2008

Road Traffic Injuries 2008

-  [Tabell 1](#)
Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder samt trafikantgrupp och kön. År 2008
Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by age, group of road users and sex, 2008
-  [Tabell 2](#)
Dödade och svårt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori, län och kön. År 2008
Persons killed and severely injured in road traffic accidents reported by the police, by group of road users, county and sex, 2008
-  [Tabell 3](#)
Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, kön och län. År 2008
Road traffic accidents with fatal or severe personal injury reported by the police including persons killed and severely injured, by severity of injury, sex and county, 2008
-  [Tabell 3b](#)
Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor, per län. Åren 1985-2008.
Persons killed in road traffic accidents reported by the police, by county, Years 1985-2008.
-  [Tabell 3c](#)
Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor, antal dödade per 100 000 invånare och per län. Åren 1985-2008.
Persons killed in road traffic accidents reported by the police, persons killed per 100 000 inhabitants and by county, Years 1985-2008.
-  [Tabell 4](#)
Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, kön och månad. År 2008
Road traffic accidents with fatal or severe personal injury reported by the police including persons killed and severely injured, by severity of injury, sex and month, 2008
-  [Tabell 5](#)
Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, väglag, kön, ljusförhållanden, hastighetsbegränsning, vägtyp och område. År 2008
Road traffic accidents with fatal or severe personal injury reported by the police including persons killed and severely injured, by severity of injury, road condition, sex, light conditions, speed limit, type of road and area, 2008
-  [Tabell 6](#)
Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer fördelade efter skadeföljd, kön och inblandade trafikelement. År 2008
Road traffic accidents with fatal or severe personal injury reported by the police including persons killed and severely injured, by severity of injury, sex and involved type of traffic elements, 2008
-  [Tabell 7](#)
Dödade och svårt skadade personer samt antal trafikelement vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada efter trafikmiljö och trafikelement. År 2008
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, 2008
-  [Tabell 8](#)
Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång, svår och lindrig personskada och därvid dödade, svårt och lindrigt skadade personer efter skadeföljd och trafikmiljö. Åren 1960 - 2008
Road traffic accidents with fatal, severe or slight injury reported by the police including persons killed, severely and slightly injured, by severity of injury and traffic environment, 1960 - 2008
-  [Tabell 9](#)
Dödade, svårt och lindrigt skadade personer, vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960-2008
Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users, 1960-2008
-  [Tabell 9b](#)
Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt. År 2008.
Drivers of vehicles killed in road traffic accidents reported by the police by blood alcohol concentration, Year 2008.

Källa: Transportstyrelsen / SIKa

 Ingår i Sveriges officiella statistik

Tabell 1

Dödade, svårt och lindrigt skadade personer¹ vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2008.Persons¹ killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age, group of road users and sex. Year 2008.

Trafikantgrupper Group of road users	Ålder Age																		
Kön Sex	Summa Total	0	1–3	4–6	7–9	10–12	13–14	15	16–17	18–19	20–24	25–34	35–44	45–54	55–64	65–74	75–99	Okänd Unknown	
Dödade och skadade																			
Samtliga trafikanter																			
Summa	26 645	64	175	237	257	407	570	1 091	1 314	2 044	3 456	4 473	4 148	3 327	2 509	1 303	1 040	230	
Man	15 500	24	97	112	149	222	303	669	718	1 246	2 178	2 671	2 410	1 977	1 408	721	585	10	
Kvinna	10 943	40	78	125	108	185	267	422	596	798	1 278	1 802	1 738	1 350	1 101	582	455	18	
Okänt	202	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	202	
Personbilsförare																			
Summa	12 109	-	-	-	-	1	3	7	37	977	1 806	2 491	2 442	1 819	1 314	673	489	50	
Man	7 486	-	-	-	-	1	3	7	28	633	1 192	1 516	1 401	1 094	780	454	373	4	
Kvinna	4 579	-	-	-	-	-	-	-	9	344	614	975	1 041	725	534	219	116	2	
Okänt	44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44	
Personbilspassagerare																			
Summa	5 658	58	143	180	164	184	167	131	472	633	851	815	550	422	344	244	202	98	
Man	2 461	22	74	85	92	94	79	50	231	349	465	376	209	148	87	51	45	4	
Kvinna	3 110	36	69	95	72	90	88	81	241	284	386	439	341	274	257	193	157	7	
Okänt	87	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	87	
Annan bilförare																			
Summa	901	-	-	-	-	-	-	1	2	56	121	188	195	176	128	23	5	6	
Man	793	-	-	-	-	-	-	1	2	44	104	158	176	166	116	21	5	-	
Kvinna	102	-	-	-	-	-	-	-	-	12	17	30	19	10	12	2	-	-	
Okänt	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	
Annan bilpassagerare																			
Summa	406	1	5	7	7	9	19	18	38	41	50	46	40	43	39	16	12	15	
Man	182	1	3	3	3	5	10	7	15	20	29	24	24	15	12	6	3	2	
Kvinna	215	-	2	4	4	4	9	11	23	21	21	22	16	28	27	10	9	4	
Okänt	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	

Tabell 1

Dödade, svårt och lindrigt skadade personer¹ vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2008.Persons¹ killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age, group of road users and sex. Year 2008.

Trafikantgrupper Group of road users	Ålder Age																		Okänd Unknown
Kön Sex	Summa Total	0	1–3	4–6	7–9	10–12	13–14	15	16–17	18–19	20–24	25–34	35–44	45–54	55–64	65–74	75–99		
Motorcykelförare																			
Summa	1 190	-	-	-	-	1	10	6	35	31	146	272	271	232	135	40	5	6	
Man	1 097	-	-	-	-	1	8	6	34	30	141	252	247	206	128	39	5	-	
Kvinna	87	-	-	-	-	-	2	-	1	1	5	20	24	26	7	1	-	-	
Okänt	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	
Motorcykelpassagerare																			
Summa	100	-	-	1	1	-	1	3	8	5	22	15	9	21	11	2	-	1	
Man	32	-	-	1	-	-	1	3	4	2	9	6	4	2	-	-	-	-	
Kvinna	67	-	-	-	1	-	-	-	4	3	13	9	5	19	11	2	-	-	
Okänt	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
Mopedförare, -passagerare																			
Summa	2 037	-	-	2	2	6	154	823	444	89	74	113	123	97	58	20	16	16	
Man	1 339	-	-	1	1	2	82	548	270	59	51	78	82	84	49	18	14	-	
Kvinna	683	-	-	1	1	4	72	275	174	30	23	35	41	13	9	2	2	1	
Okänt	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	
Cykelförare, -passagerare																			
Summa	2 347	-	7	18	39	126	132	61	138	103	188	324	329	325	279	157	98	23	
Man	1 208	-	6	10	30	79	77	33	71	52	76	153	172	163	140	77	69	-	
Kvinna	1 118	-	1	8	9	47	55	28	67	51	112	171	157	162	139	80	29	2	
Okänt	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	
Gående																			
Summa	1 720	5	20	28	43	74	78	37	115	98	173	190	163	174	183	120	206	13	
Man	768	1	14	12	23	37	40	13	43	48	91	97	72	84	80	49	64	-	
Kvinna	941	4	6	16	20	37	38	24	72	50	82	93	91	90	103	71	142	2	
Okänt	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	
Övriga och okända																			
Summa	177	-	-	1	1	6	6	4	25	11	25	19	26	18	18	8	7	2	
Man	134	-	-	-	-	3	3	1	20	9	20	11	23	15	16	6	7	-	
Kvinna	41	-	-	1	1	3	3	3	5	2	5	8	3	3	2	2	-	-	
Okänt	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	

Tabell 1

Dödade, svårt och lindrigt skadade personer¹ vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2008.Persons¹ killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age, group of road users and sex. Year 2008.

Trafikantgrupper Group of road users	Ålder Age																		
Kön Sex	Summa Total	0	1–3	4–6	7–9	10–12	13–14	15	16–17	18–19	20–24	25–34	35–44	45–54	55–64	65–74	75–99	Okänd Unknown	
Dödade																			
Samtliga trafikanter																			
Summa	397	1	1	-	1	1	2	1	12	24	40	54	59	57	42	41	61	-	
Man	286	-	1	-	1	1	2	1	7	19	34	39	44	43	32	28	34	-	
Kvinna	111	1	-	-	-	-	-	-	5	5	6	15	15	14	10	13	27	-	
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Personbilsförare																			
Summa	168	-	-	-	-	-	-	-	1	12	24	19	22	24	17	26	23	-	
Man	125	-	-	-	-	-	-	-	1	10	21	13	14	18	13	19	16	-	
Kvinna	43	-	-	-	-	-	-	-	-	2	3	6	8	6	4	7	7	-	
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Personbilspassagerare																			
Summa	65	1	1	-	-	-	-	-	9	7	8	12	8	4	4	4	7	-	
Man	34	-	1	-	-	-	-	-	5	5	6	6	5	3	2	-	1	-	
Kvinna	31	1	-	-	-	-	-	-	4	2	2	6	3	1	2	4	6	-	
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Annan bilförare																			
Summa	17	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	4	2	4	3	1	-	
Man	16	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	3	2	4	3	1	-	
Kvinna	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Annan bilpassagerare																			
Summa	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	
Man	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Kvinna	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Motorcykelförare																			
Summa	51	-	-	-	-	-	-	-	-	1	5	15	15	7	6	1	1	-	
Man	50	-	-	-	-	-	-	-	-	1	5	15	14	7	6	1	1	-	
Kvinna	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Tabell 1

Dödade, svårt och lindrigt skadade personer¹ vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2008.Persons¹ killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age, group of road users and sex. Year 2008.

Trafikantgrupper Group of road users	Ålder Age																		
Kön Sex	Summa Total	0	1–3	4–6	7–9	10–12	13–14	15	16–17	18–19	20–24	25–34	35–44	45–54	55–64	65–74	75–99	Okänd Unknown	
Motorcykelpassagerare																			
Summa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Man	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Kvinna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Mopedförare, -passagerare																			
Summa	11	-	-	-	-	-	2	1	2	1	-	-	-	4	1	-	-	-	
Man	10	-	-	-	-	-	2	1	1	1	-	-	-	4	1	-	-	-	
Kvinna	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Cykelförare, -passagerare																			
Summa	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	1	7	4	5	10	-	
Man	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	5	3	4	8	-	
Kvinna	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	2	1	1	2	-	
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Gående																			
Summa	45	-	-	-	1	-	-	-	-	2	2	3	5	7	6	2	17	-	
Man	21	-	-	-	1	-	-	-	-	1	1	2	4	3	3	1	5	-	
Kvinna	24	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	4	3	1	12	-	
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Övriga och okända																			
Summa	9	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	4	1	-	-	2	-	
Man	9	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	4	1	-	-	2	-	
Kvinna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Tabell 1

Dödade, svårt och lindrigt skadade personer¹ vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2008.

Persons¹ killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age, group of road users and sex. Year 2008.



Trafikantgrupper Group of road users	Ålder Age																		
Kön Sex	Summa Total	0	1–3	4–6	7–9	10–12	13–14	15	16–17	18–19	20–24	25–34	35–44	45–54	55–64	65–74	75–99	Okänd Unknown	
Svårt skadade																			
Samtliga trafikanter																			
Summa	3 657	7	16	31	26	41	79	150	197	290	471	567	552	455	355	196	201	23	
Man	2 258	3	7	15	21	23	42	98	115	188	312	367	343	271	216	117	118	2	
Kvinna	1 380	4	9	16	5	18	37	52	82	102	159	200	209	184	139	79	83	2	
Okänt	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19	
Personbilsförare																			
Summa	1 457	-	-	-	-	-	1	2	3	145	221	284	263	206	164	72	91	5	
Man	940	-	-	-	-	-	1	2	3	101	155	185	151	117	103	51	70	1	
Kvinna	513	-	-	-	-	-	-	-	-	44	66	99	112	89	61	21	21	-	
Okänt	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	
Personbilspassagerare																			
Summa	709	6	10	18	14	12	19	23	70	82	126	91	78	49	41	31	28	11	
Man	331	3	2	7	10	6	11	10	33	49	66	46	38	19	12	11	7	1	
Kvinna	369	3	8	11	4	6	8	13	37	33	60	45	40	30	29	20	21	1	
Okänt	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	
Annan bilförare																			
Summa	118	-	-	-	-	-	-	1	-	5	18	25	25	22	15	5	-	2	
Man	103	-	-	-	-	-	-	1	-	4	16	22	20	21	14	5	-	-	
Kvinna	13	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	3	5	1	1	-	-	-	
Okänt	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
Annan bilpassagerare																			
Summa	46	-	1	3	2	1	1	1	3	3	5	5	6	8	5	2	-	-	
Man	24	-	1	2	2	-	1	1	1	1	4	1	4	2	2	2	-	-	
Kvinna	22	-	-	1	-	1	-	-	2	2	1	4	2	6	3	-	-	-	
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Motorcykelförare																			
Summa	306	-	-	-	-	1	3	2	14	9	36	62	71	60	36	12	-	-	
Man	290	-	-	-	-	1	2	2	13	9	34	60	70	53	34	12	-	-	
Kvinna	16	-	-	-	-	-	1	-	1	-	2	2	1	7	2	-	-	-	
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Tabell 1

Dödade, svårt och lindrigt skadade personer¹ vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2008.Persons¹ killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age, group of road users and sex. Year 2008.

Trafikantgrupper Group of road users	Ålder Age																		
Kön Sex	Summa Total	0	1-3	4-6	7-9	10-12	13-14	15	16-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-99	Okänd Unknown	
Motorcykelpassagerare																			
Summa	35	-	-	1	-	-	-	2	5	2	7	1	2	10	5	-	-	-	
Man	12	-	-	1	-	-	-	2	2	-	3	1	2	1	-	-	-	-	
Kvinna	23	-	-	-	-	-	-	-	3	2	4	-	-	9	5	-	-	-	
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Mopedförare, -passagerare																			
Summa	300	-	-	-	1	1	23	104	69	13	6	18	23	23	13	2	3	1	
Man	215	-	-	-	1	-	12	73	47	8	5	14	17	21	12	2	3	-	
Kvinna	84	-	-	-	-	1	11	31	22	5	1	4	6	2	1	-	-	-	
Okänt	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
Cykelförare, -passagerare																			
Summa	337	-	-	5	3	12	21	7	11	12	18	46	46	51	42	42	17	4	
Man	182	-	-	5	3	9	10	5	6	4	8	22	22	26	22	24	16	-	
Kvinna	152	-	-	-	-	3	11	2	5	8	10	24	24	25	20	18	1	1	
Okänt	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	
Gående																			
Summa	331	1	5	4	6	13	10	7	20	19	32	32	33	25	33	30	61	-	
Man	150	-	4	-	5	7	4	2	8	12	20	15	16	10	16	10	21	-	
Kvinna	181	1	1	4	1	6	6	5	12	7	12	17	17	15	17	20	40	-	
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Övriga och okända																			
Summa	18	-	-	-	-	1	1	1	2	-	2	3	5	1	1	-	1	-	
Man	11	-	-	-	-	-	1	-	2	-	1	1	3	1	1	-	1	-	
Kvinna	7	-	-	-	-	1	-	1	-	-	1	2	2	-	-	-	-	-	
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Tabell 1

Dödade, svårt och lindrigt skadade personer¹ vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2008.Persons¹ killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age, group of road users and sex. Year 2008.

Trafikantgrupper Group of road users	Ålder Age																	
Kön Sex	Summa Total	0	1–3	4–6	7–9	10–12	13–14	15	16–17	18–19	20–24	25–34	35–44	45–54	55–64	65–74	75–99	Okänd Unknown
Lindrigt skadade																		
Samtliga trafikanter																		
Summa	22 591	56	158	206	230	365	489	940	1 105	1 730	2 945	3 852	3 537	2 815	2 112	1 066	778	207
Man	12 956	21	89	97	127	198	259	570	596	1 039	1 832	2 265	2 023	1 663	1 160	576	433	8
Kvinna	9 452	35	69	109	103	167	230	370	509	691	1 113	1 587	1 514	1 152	952	490	345	16
Okänt	183	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	183
Personbilsförare																		
Summa	10 484	-	-	-	-	1	2	5	33	820	1 561	2 188	2 157	1 589	1 133	575	375	45
Man	6 421	-	-	-	-	1	2	5	24	522	1 016	1 318	1 236	959	664	384	287	3
Kvinna	4 023	-	-	-	-	-	-	-	9	298	545	870	921	630	469	191	88	2
Okänt	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40
Personbilspassagerare																		
Summa	4 884	51	132	162	150	172	148	108	393	544	717	712	464	369	299	209	167	87
Man	2 096	19	71	78	82	88	68	40	193	295	393	324	166	126	73	40	37	3
Kvinna	2 710	32	61	84	68	84	80	68	200	249	324	388	298	243	226	169	130	6
Okänt	78	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	78
Annan bilförare																		
Summa	766	-	-	-	-	-	-	-	2	50	103	161	166	152	109	15	4	4
Man	674	-	-	-	-	-	-	-	2	39	88	134	153	143	98	13	4	-
Kvinna	88	-	-	-	-	-	-	-	-	11	15	27	13	9	11	2	-	-
Okänt	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Annan bilpassagerare																		
Summa	359	1	4	4	5	8	18	17	35	38	45	41	34	34	34	14	12	15
Man	158	1	2	1	1	5	9	6	14	19	25	23	20	13	10	4	3	2
Kvinna	192	-	2	3	4	3	9	11	21	19	20	18	14	21	24	10	9	4
Okänt	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
Motorcykelförare																		
Summa	833	-	-	-	-	-	7	4	21	21	105	195	185	165	93	27	4	6
Man	757	-	-	-	-	-	6	4	21	20	102	177	163	146	88	26	4	-
Kvinna	70	-	-	-	-	-	1	-	-	1	3	18	22	19	5	1	-	-
Okänt	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6

Tabell 1

Dödade, svårt och lindrigt skadade personer¹ vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2008.Persons¹ killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police by age, group of road users and sex. Year 2008.

Trafikantgrupper Group of road users	Ålder Age																	
Kön Sex	Summa Total	0	1–3	4–6	7–9	10–12	13–14	15	16–17	18–19	20–24	25–34	35–44	45–54	55–64	65–74	75–99	Okänd Unknown
Motorcykelpassagerare																		
Summa	65	-	-	-	1	-	1	1	3	3	15	14	7	11	6	2	-	1
Man	20	-	-	-	-	-	1	1	2	2	6	5	2	1	-	-	-	-
Kvinna	44	-	-	-	1	-	-	-	1	1	9	9	5	10	6	2	-	-
Okänt	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Mopedförare, -passagerare																		
Summa	1 726	-	-	2	1	5	129	718	373	75	68	95	100	70	44	18	13	15
Man	1 114	-	-	1	-	2	68	474	222	50	46	64	65	59	36	16	11	-
Kvinna	598	-	-	1	1	3	61	244	151	25	22	31	35	11	8	2	2	1
Okänt	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14
Cykelförare, -passagerare																		
Summa	1 980	-	7	13	36	114	111	54	127	91	169	276	282	267	233	110	71	19
Man	1 005	-	6	5	27	70	67	28	65	48	67	131	150	132	115	49	45	-
Kvinna	957	-	1	8	9	44	44	26	62	43	102	145	132	135	118	61	26	1
Okänt	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
Gående																		
Summa	1 344	4	15	24	36	61	68	30	95	77	139	155	125	142	144	88	128	13
Man	597	1	10	12	17	30	36	11	35	35	70	80	52	71	61	38	38	-
Kvinna	736	3	5	12	19	31	32	19	60	42	69	75	73	71	83	50	90	2
Okänt	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11
Övriga och okända																		
Summa	150	-	-	1	1	4	5	3	23	11	23	15	17	16	17	8	4	2
Man	114	-	-	-	-	2	2	1	18	9	19	9	16	13	15	6	4	-
Kvinna	34	-	-	1	1	2	3	2	5	2	4	6	1	3	2	2	-	-
Okänt	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2

1 Exklusive 35 dödsfall på grund av sjukdom. Liknande dödsfall inräknades i statistiken under åren 1994-2002

/ Excluding 35 deaths caused by illness. Similar deaths have been included in the statistics between 1994-2002.

Tabell 2

Dödade och svårt skadade personer¹ vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori, län och kön. År 2008.
 Persons¹ killed and severely injured in road traffic accidents reported by the police, by group of road users, county and sex. Year 2008.



Län County	Dödade och svårt skadade personer Killed and severely injured persons																					
Kön Sex	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	
	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed
Hela riket	4 054	397	1 625	168	774	65	135	17	47	1	357	51	35	-	311	11	367	30	376	45	27	9
Man	2 544	286	1 065	125	365	34	119	16	24	-	340	50	12	-	225	10	203	21	171	21	20	9
Kvinna	1 491	111	556	43	400	31	14	1	23	1	17	1	23	-	85	1	161	9	205	24	7	-
Okänt	19	-	4	-	9	-	2	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	-	-	-	-
Stockholms län	756	44	265	20	120	3	28	4	8	-	84	9	4	-	44	1	84	3	115	3	4	1
Man	476	34	174	14	54	2	27	4	5	-	80	9	-	-	33	1	44	1	55	2	4	1
Kvinna	275	10	89	6	65	1	-	-	3	-	4	-	4	-	11	-	39	2	60	1	-	-
Okänt	5	-	2	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
därav Stockholms kommun	264	8	65	1	29	-	3	-	-	-	29	3	1	-	18	1	54	3	65	-	-	-
Man	154	6	44	1	12	-	3	-	-	-	27	3	-	-	14	1	23	1	31	-	-	-
Kvinna	109	2	20	-	17	-	-	-	-	-	2	-	1	-	4	-	31	2	34	-	-	-
Okänt	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppsala län	233	11	102	7	39	-	11	-	6	1	14	-	1	-	13	-	24	-	23	3	-	-
Man	141	8	69	7	20	-	9	-	1	-	13	-	-	-	11	-	10	-	8	1	-	-
Kvinna	91	3	33	-	19	-	1	-	5	1	1	-	1	-	2	-	14	-	15	2	-	-
Okänt	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Södermanlands län	159	15	63	10	43	2	8	2	1	-	6	1	-	-	12	-	16	-	10	-	-	-
Man	88	11	36	8	16	1	7	1	1	-	6	1	-	-	7	-	10	-	5	-	-	-
Kvinna	69	4	27	2	25	1	1	1	-	-	-	-	-	-	5	-	6	-	5	-	-	-
Okänt	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Östergötlands län	153	21	62	10	25	3	3	-	2	-	14	3	1	-	15	1	15	1	16	3	-	-
Man	88	16	38	8	10	1	3	-	1	-	13	3	-	-	9	1	6	1	8	2	-	-
Kvinna	65	5	24	2	15	2	-	-	1	-	1	-	1	-	6	-	9	-	8	1	-	-
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jönköpings län	135	9	56	5	25	2	6	1	-	-	13	1	2	-	16	-	11	-	6	-	-	-
Man	82	3	39	1	7	-	4	1	-	-	12	1	-	-	15	-	3	-	2	-	-	-
Kvinna	53	6	17	4	18	2	2	-	-	-	1	-	2	-	1	-	8	-	4	-	-	-
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabell 2

Dödade och svårt skadade personer¹ vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori, län och kön. År 2008.Persons¹ killed and severely injured in road traffic accidents reported by the police, by group of road users, county and sex. Year 2008.

Län County	Dödade och svårt skadade personer Killed and severely injured persons																					
Kön Sex	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	
	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed
Kronobergs län	84	10	34	3	21	4	1	-	-	-	5	1	1	-	5	1	6	-	10	1	1	-
Man	47	6	22	2	9	1	1	-	-	-	4	1	1	-	3	1	2	-	5	1	-	-
Kvinna	37	4	12	1	12	3	-	-	-	-	1	-	-	-	2	-	4	-	5	-	1	-
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kalmar län	139	13	68	11	23	1	5	-	1	-	12	-	1	-	13	-	9	-	7	1	-	-
Man	87	10	46	10	11	-	5	-	-	-	12	-	1	-	9	-	2	-	1	-	-	-
Kvinna	51	3	22	1	11	1	-	-	1	-	-	-	-	-	4	-	7	-	6	1	-	-
Okänt	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gotlands län	36	2	19	-	1	-	1	-	-	-	4	-	-	-	7	-	-	-	4	2	-	-
Man	23	1	11	-	1	-	1	-	-	-	4	-	-	-	5	-	-	-	1	1	-	-
Kvinna	13	1	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	3	1	-	-
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Blekinge län	41	3	17	-	4	-	2	-	1	-	3	1	1	-	4	-	5	-	4	2	-	-
Man	28	3	12	-	2	-	1	-	1	-	3	1	1	-	2	-	3	-	3	2	-	-
Kvinna	13	-	5	-	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2	-	1	-	-	-
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skåne län	532	55	202	19	111	9	14	-	10	-	48	9	4	-	38	3	59	9	44	6	2	-
Man	344	41	135	15	56	5	13	-	5	-	48	9	-	-	26	3	35	6	25	3	1	-
Kvinna	187	14	66	4	55	4	1	-	5	-	-	-	4	-	12	-	24	3	19	3	1	-
Okänt	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
därav Malmö kommun	85	4	23	1	11	-	3	-	1	-	9	1	-	-	4	-	20	-	13	2	1	-
Man	65	3	18	1	8	-	3	-	-	-	9	1	-	-	4	-	17	-	5	1	1	-
Kvinna	20	1	5	-	3	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	3	-	8	1	-	-
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabell 2

Dödade och svårt skadade personer¹ vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori, län och kön. År 2008.Persons¹ killed and severely injured in road traffic accidents reported by the police, by group of road users, county and sex. Year 2008.

Län County	Dödade och svårt skadade personer Killed and severely injured persons																					
Kön Sex	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	
	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed
Hallands län	124	17	39	4	29	5	4	-	1	-	14	2	-	-	13	1	18	4	6	1	-	-
Man	77	12	24	2	14	3	4	-	1	-	13	2	-	-	9	1	9	3	3	1	-	-
Kvinna	47	5	15	2	15	2	-	-	-	-	1	-	-	-	4	-	9	1	3	-	-	-
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Västra Götalands län	530	69	190	21	98	13	14	3	5	-	57	12	11	-	56	2	39	7	56	11	4	-
Man	332	50	121	17	46	7	13	3	3	-	52	12	7	-	41	2	25	6	23	3	1	-
Kvinna	194	19	69	4	50	6	1	-	2	-	5	-	4	-	14	-	13	1	33	8	3	-
Okänt	4	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-
därav Göteborgs kommun	120	13	31	2	22	1	5	-	2	-	12	5	1	-	16	-	13	1	18	4	-	-
Man	81	10	24	2	12	1	5	-	2	-	12	5	1	-	13	-	6	1	6	1	-	-
Kvinna	37	3	7	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	6	-	12	3	-	-
Okänt	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-
Värmlands län	158	22	72	12	39	7	4	1	1	-	14	1	-	-	13	-	4	-	10	1	1	-
Man	94	14	46	9	16	3	4	1	1	-	13	1	-	-	9	-	3	-	1	-	1	-
Kvinna	61	8	26	3	20	4	-	-	-	-	1	-	-	-	4	-	1	-	9	1	-	-
Okänt	3	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Örebro län	86	12	36	4	15	2	2	-	-	-	7	-	1	-	5	-	12	2	8	4	-	-
Man	54	6	25	2	9	1	-	-	-	-	7	-	-	-	1	-	7	1	5	2	-	-
Kvinna	32	6	11	2	6	1	2	-	-	-	-	-	1	-	4	-	5	1	3	2	-	-
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Västmanlands län	119	6	49	3	19	-	3	-	2	-	8	1	1	-	13	-	17	1	7	1	-	-
Man	72	3	31	2	8	-	2	-	1	-	8	1	-	-	11	-	8	-	3	-	-	-
Kvinna	47	3	18	1	11	-	1	-	1	-	-	-	1	-	2	-	9	1	4	1	-	-
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabell 2

Dödade och svårt skadade personer¹ vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori, län och kön. År 2008.Persons¹ killed and severely injured in road traffic accidents reported by the police, by group of road users, county and sex. Year 2008.

Län County	Dödade och svårt skadade personer Killed and severely injured persons																					
Kön Sex	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	
	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed	Summa Total	därav dödad of which killed
Dalarnas län	144	16	62	8	40	2	2	-	1	-	12	3	3	-	5	-	5	-	13	2	1	1
Man	93	9	38	4	25	1	2	-	1	-	10	2	1	-	5	-	3	-	7	1	1	1
Kvinna	51	7	24	4	15	1	-	-	-	-	2	1	2	-	-	-	2	-	6	1	-	-
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gävleborgs län	96	15	33	5	17	2	2	-	1	-	13	4	-	-	8	-	11	-	9	3	2	1
Man	65	13	22	4	7	2	1	-	-	-	13	4	-	-	5	-	9	-	6	2	2	1
Kvinna	29	2	10	1	10	-	1	-	1	-	-	-	-	-	3	-	1	-	3	1	-	-
Okänt	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Västernorrlands län	218	17	108	7	48	3	11	3	3	-	12	-	1	-	14	1	9	2	8	-	4	1
Man	137	13	68	4	21	2	10	3	3	-	12	-	1	-	12	1	7	2	-	-	3	1
Kvinna	81	4	40	3	27	1	1	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2	-	8	-	1	-
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jämtlands län	70	6	36	-	13	3	3	-	-	-	4	-	-	-	2	-	3	-	4	-	5	3
Man	46	5	23	-	6	2	3	-	-	-	4	-	-	-	2	-	2	-	2	-	4	3
Kvinna	24	1	13	-	7	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	1	-
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Västerbottens län	112	13	46	4	15	2	3	1	3	-	8	3	2	-	11	1	12	-	11	1	1	1
Man	80	8	36	2	10	1	3	1	-	-	8	3	-	-	8	-	9	-	5	-	1	1
Kvinna	32	5	10	2	5	1	-	-	3	-	-	-	2	-	3	1	3	-	6	1	-	-
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norrbottens län	129	21	66	15	29	2	8	2	1	-	5	-	1	-	4	-	8	1	5	-	2	1
Man	90	20	49	14	17	2	6	2	-	-	5	-	-	-	2	-	6	1	3	-	2	1
Kvinna	39	1	17	1	12	-	2	-	1	-	-	-	1	-	2	-	2	-	2	-	-	-
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

1 Exklusive 35 dödsfall på grund av sjukdom. Liknande dödsfall inräknades i statistiken under åren 1994-2002
/ Excluding 35 deaths caused by illness. Similar deaths have been included in the statistics between 1994-2002.

Polisrapporterade vägtrafikolyckor¹ med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, kön och län. År 2008.

by severity of injury, sex and county. Year 2008.

1 Exklusive olyckor med dödsofall på grund av sjukdom. Liknande olyckor inräknades i statistiken under åren 1994-2002.
/ Excluding accidents with deaths caused by illness. Similar accidents have been included in the statistics between 1994-2002.

Tabell 3b

Dödade personer¹ vid polisrapporterade vägtrafikolyckor, per län. Åren 1985-2008.Persons¹ killed in road traffic accidents reported by the police, by county. Years 1985-2008.

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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
Västmanlands län	33	18	26	26	26	30	24	26	22	21	19	17	17	27	20	16	22	17	15	21	14	23	8	6
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
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
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
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
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
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

1 Exklusive 35 st dödsfall på grund av sjukdom. Liknande dödsfall inräknades statistiken under åren 1994-2002.

/ Excluding 35 deaths caused by illness. Similar deaths have been included in the statistics between 1994-2002.

Tabell 3b

Dödade personer¹ vid polisrapporterade vägtrafikolyckor, antal dödade per 100 000 invånare och per län. Åren 1985-2008.Persons¹ killed in road traffic accidents reported by the police, persons killed per 100 000 inhabitants and by county. Years 1985-2008.

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
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
Stockholms län	3,4	5,3	5,2	5,3	5,8	5,1	4,2	3,4	4,4	3,0	3,1	2,2	2,4	3,0	2,7	3,7	3,6	3,5	3,2	3,1	2,1	2,5	2,7	2,2
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
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
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
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
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
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
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
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
Skåne län	8,2	8,5	10,1	7,5	10,1	8,2	7,6	6,2	7,3	6,4	7,5	5,0	6,6	5,5	7,6	7,6	5,1	5,1	6,9	6,1	5,0	5,1	5,8	4,5
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
Västra Götalands län	11,7	11,0	10,5	9,7	9,2	8,3	7,4	9,8	6,4	5,8	5,3	5,6	6,3	6,1	6,6	6,0	6,0	7,2	5,4	5,1	4,4	4,0	4,3	4,4
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
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
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
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
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
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
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
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
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

1 Exklusive 35 st dödsfall på grund av sjukdom. Liknande dödsfall inräknades statistiken under åren 1994-2002.

/ Excluding 35 deaths caused by illness. Similar deaths have been included in the statistics between 1994-2002.

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

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

Tabell 4

Polisrapporterade vägtrafikolyckor¹ med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, kön och månad. År 2008.

Road traffic accidents¹ with fatal and severe personal injury reported by the police including persons killed or severely injured by severity of injury, sex and month. Year 2008.



Månad Month	Olyckor Accidents			Skadade personer Injured persons								
	Summa Total	därav med of which with		Summa Total	därav 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
Hela riket	3 223	355	2 868	4 054	397	286	111	-	3 657	2 258	1 380	19
Januari	213	26	187	277	32	23	9	-	245	147	97	1
Februari	208	22	186	258	24	18	6	-	234	145	86	3
Mars	203	20	183	265	26	18	8	-	239	148	91	-
April	257	28	229	336	32	20	12	-	304	185	119	-
Maj	298	32	266	375	35	25	10	-	340	224	116	-
Juni	371	43	328	467	45	31	14	-	422	241	178	3
Juli	358	43	315	460	50	37	13	-	410	262	146	2
Augusti	334	39	295	416	44	36	8	-	372	242	127	3
September	272	32	240	338	34	29	5	-	304	196	105	3
Oktober	250	29	221	305	32	22	10	-	273	162	111	-
November	242	24	218	296	26	16	10	-	270	158	111	1
December	217	17	200	261	17	11	6	-	244	148	93	3

1 Exklusive olyckor med dödsfall på grund av sjukdom. Liknande olyckor inräknades i statistiken under åren 1994-2002.

/ Excluding accidents with deaths caused by illness. Similar accidents have been included in the statistics between 1994-2002.

Tabell 5

Polisrapporterade vägtrafikolyckor¹ med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, kön, väglag, ljusförhållande, hastighetsbegränsning, vägtyp och område. År 2008.

Road traffic accidents¹ with fatal or severe personal injury reported by the police including persons killed or severely injured, by severity of injury, sex, road condition, light conditions, speed limit, type of road and area. Year 2008.



Väglag m.m. Road condition etc.	Olyckor Accidents			Skadade personer Injured persons									
	Summa Total	därav med of which with fatalities	personskada personal injuries svår severe	Summa Total	därav of which dödade killed								
									svårt skadade severely injured				
					Summa	Man	Kvinna	Okänd	Summa	Man	Kvinna	Okänd	
					Total	Man	Woman	Unknown	Total	Man	Woman	Unknown	
Hela riket	3 223	355	2 868	4 054	397	286	111	-	3 657	2 258	1 380	19	
Väglag													
Vägbanan													
Torr	1 907	204	1 703	2 408	226	172	54	-	2 182	1 378	792	12	
Våt/fuktig	741	91	650	948	102	66	36	-	846	518	328	-	
Is/snö	369	41	328	480	50	36	14	-	430	247	179	4	
-tjock is/packad snö	82	13	69	104	13	11	2	-	91	55	36	-	
-tunn is (synlig väg	186	19	167	251	24	19	5	-	227	131	93	3	
-lös snö/snömodd	101	9	92	125	13	6	7	-	112	61	50	1	
Uppgift saknas	206	19	187	218	19	12	7	-	199	115	81	3	
Ljusförhållande													
Dagsljus	1 968	212	1 756	2 511	241	174	67	-	2 270	1 344	915	11	
Mörker	847	101	746	1 067	112	83	29	-	955	630	320	5	
-tänd belysning	372	34	338	457	34	20	14	-	423	276	145	2	
Gryning/skymning	234	24	210	293	25	18	7	-	268	186	82	-	
-tänd belysning	43	3	40	47	3	3	-	-	44	31	13	-	
Uppgift saknas	174	18	156	183	19	11	8	-	164	98	63	3	
Hastighetsbegränsning													
120 km/h	7	-	7	8	-	-	-	-	8	5	3	-	
110 km/h	174	22	152	254	24	18	6	-	230	137	92	1	
100 km/h	19	2	17	25	3	3	-	-	22	14	6	2	
90 km/h	587	112	475	834	142	99	43	-	692	413	273	6	
80 km/h	11	2	9	14	2	2	-	-	12	7	5	-	
70 km/h	779	99	680	1 031	107	85	22	-	924	596	326	2	
60 km/h	4	1	3	4	1	1	-	-	3	3	-	-	
50 km/h	986	60	926	1 160	60	40	20	-	1 100	700	397	3	
40 km/h	2	-	2	2	-	-	-	-	2	1	-	1	
30 km/h	90	10	80	97	10	3	7	-	87	47	40	-	
Uppgift saknas	564	47	517	625	48	35	13	-	577	335	238	4	

Tabell 5

Polisrapporterade vägtrafikolyckor¹ med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, kön, väglag, ljusförhållande, hastighetsbegränsning, vägtyp och område. År 2008.

Road traffic accidents¹ with fatal or severe personal injury reported by the police including persons killed or severely injured, by severity of injury, sex, road condition, light conditions, speed limit, type of road and area. Year 2008.



Väglag m.m. Road condition etc.	Olyckor Accidents			Skadade personer Injured persons								
	Summa			Summa								
	Total			Total								
	därav med			därav								
	of which with			of which								
	dödlig utgång	personskada		dödade	svårt skadade							
	fatalities			killed			severely injured					
		svår		Summa	Man	Kvinna	Okänd	Summa	Man	Kvinna	Okänd	
		severe		Total	Man	Woman	Unknown	Total	Man	Woman	Unknown	
Vägtyp												
Motorväg	220	18	202	302	18	14	4	-	284	160	120	4
Motortrafikled	101	11	90	123	11	9	2	-	112	69	43	-
Annan allmän väg	1 873	251	1 622	2 463	292	215	77	-	2 171	1 384	777	10
Gata	680	45	635	784	45	26	19	-	739	444	293	2
Enskild väg	43	6	37	48	7	6	1	-	41	22	19	-
Övrig väg, torg etc.	117	11	106	128	11	6	5	-	117	67	50	-
Uppgift saknas	189	13	176	206	13	10	3	-	193	112	78	3
Område												
Sträcka	2 167	268	1 899	2 751	303	223	80	-	2 448	1 547	883	18
Korsning	791	70	721	1 014	77	52	25	-	937	552	384	1
Trafikplats	24	2	22	32	2	2	-	-	30	19	11	-
Rondell	65	1	64	69	1	1	-	-	68	45	23	-
Övrigt	176	14	162	188	14	8	6	-	174	95	79	-

¹ Exklusive olyckor med dödsfall på grund av sjukdom. Liknande olyckor inräknades i statistiken under åren 1994-2002.

/ Excluding accidents with deaths caused by illness. Similar accidents have been included in the statistics between 1994-2002.

Tabell 6

Polisrapporterade vägtrafikolyckor¹ med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer fördelade efter de inblandade trafikelementen. År 2008.



Road traffic accidents¹ with fatal or severe personal injury reported by the police including persons killed or severely injured, by involved type of traffic elements. Year 2008.

Trafikelement Traffic element	Olyckor Accidents			Skadade personer Injured persons									
	Summa Total	därav med of which with		Summa Total	därav of which				svårt skadade severely injured				
		dödlig utgång fatalities	personskada personal injuries		dödade killed					Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown
						svår severe	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman				
Personbil singel	869	88	781	1 121	96	76	20	-	1 025	665	350	10	
Lastbil singel	69	10	59	80	10	9	1	-	70	54	15	1	
Buss singel	1	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	
Motorcykel singel	171	22	149	175	22	21	1	-	153	134	19	-	
Moped singel	113	3	110	121	3	3	-	-	118	88	30	-	
Cykel singel	51	9	42	51	9	6	3	-	42	25	17	-	
Traktor singel	3	-	3	3	-	-	-	-	3	1	2	-	
Övrig singel	17	8	9	19	8	8	-	-	11	7	4	-	
Personbil - personbil	563	49	514	907	61	40	21	-	846	453	392	1	
Personbil - lastbil	199	45	154	288	64	39	25	-	224	122	101	1	
Personbil - buss	23	3	20	29	4	2	2	-	25	14	11	-	
Personbil - motorcykel	149	21	128	164	22	22	-	-	142	128	14	-	
Personbil - moped	124	6	118	141	6	5	1	-	135	97	38	-	
Personbil - cykel	225	13	212	231	13	9	4	-	218	117	99	2	
Personbil - gående	265	31	234	277	31	17	14	-	246	120	125	1	
Personbil - djur	54	4	50	67	4	1	3	-	63	34	29	-	
Personbil - traktor	11	2	9	12	2	1	1	-	10	7	3	-	
Personbil - övrigt	10	2	8	10	2	1	1	-	8	3	5	-	
Lastbil - lastbil	22	5	17	35	5	4	1	-	30	24	5	1	
Lastbil - buss	7	2	5	14	3	2	1	-	11	7	4	-	
Lastbil - motorcykel	14	3	11	19	3	3	-	-	16	15	1	-	
Lastbil - moped	13	1	12	15	1	1	-	-	14	10	4	-	
Lastbil - cykel	20	3	17	20	3	2	1	-	17	13	4	-	
Lastbil - gående	30	9	21	30	9	3	6	-	21	9	12	-	

Tabell 6

Polisrapporterade vägtrafikolyckor¹ med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer fördelade efter de inblandade trafikelementen. År 2008.



Road traffic accidents¹ with fatal or severe personal injury reported by the police including persons killed or severely injured, by involved type of traffic elements. Year 2008.

Trafikelement Traffic element	Olyckor Accidents			Skadade personer Injured persons										
	Summa Total	därav med of which with		Summa Total	därav of which				svårt skadade severely injured					
		dödlig utgång fatalities	personskada personal injuries		dödade killed					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	
Lastbil - djur	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	
Lastbil - traktor	1	-	-	1	2	-	-	-	-	2	2	-	-	
Lastbil - övrigt	3	1	-	2	3	1	1	-	-	2	2	-	-	
Buss - buss	1	-	-	1	2	-	-	-	-	2	1	1	-	
Buss - motorcykel	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	
Buss - moped	3	-	-	3	3	-	-	-	-	3	1	2	-	
Buss - cykel	9	1	-	8	9	1	1	-	-	8	3	5	-	
Buss - gående	27	4	-	23	27	4	-	4	-	23	8	15	-	
Buss - djur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Buss - traktor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Buss - övrigt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Motorcykel - motorcykel	7	-	-	7	15	-	-	-	-	15	11	4	-	
Motorcykel - moped	4	-	-	4	4	-	-	-	-	4	4	-	-	
Motorcykel - cykel	4	2	-	2	4	2	1	1	-	2	2	-	-	
Motorcykel - gående	7	1	-	6	7	1	1	-	-	6	4	2	-	
Motorcykel - djur	14	2	-	12	16	2	2	-	-	14	12	2	-	
Motorcykel - traktor	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	
Motorcykel - övrigt	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	
Moped - moped	16	1	-	15	20	1	1	-	-	19	11	8	-	
Moped - cykel	12	1	-	11	15	1	1	-	-	14	7	7	-	
Moped - gående	21	-	-	21	21	-	-	-	-	21	5	15	1	
Moped - djur	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	
Moped - traktor	2	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	
Moped - övrigt	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	

Tabell 6

Polisrapporterade vägtrafikolyckor¹ med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer fördelade efter de inblandade trafikelementen. År 2008.



Road traffic accidents¹ with fatal or severe personal injury reported by the police including persons killed or severely injured, by involved type of traffic elements. Year 2008.

Trafikelement Traffic element	Olyckor Accidents			Skadade personer Injured persons								
	Summa Total	därav med of which with		Summa Total	därav of which				svårt skadade severely injured			
		dödlig utgång fatalities	personskada personal injuries		dödade killed							
						svår severe	Summa Total	Man Man	Kvinna Woman	Okänd Unknown	Summa Total	Man Man
Cykel - cykel	33	3	30	37	3	3	-	-	34	12	21	
Cykel - gående	16	-	16	17	-	-	-	-	17	6	11	
Cykel - djur	1	-	1	1	-	-	-	-	1	-	1	
Cykel - traktor	3	-	3	3	-	-	-	-	3	3	-	
Cykel - övrigt	2	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	
Gående - traktor	2	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	
Gående - övrigt	5	-	5	5	-	-	-	-	5	3	2	
Traktor - djur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Traktor - traktor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Traktor - övrigt	1	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	
Övrigt - djur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Övrigt - övrigt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

1 Exklusive olyckor med dödsfall på grund av sjukdom. Liknande olyckor inräknades i statistiken under åren 1994-2002.

/ Excluding accidents with deaths caused by illness. Similar accidents have been included in the statistics between 1994-2002.

Tabell 7

Dödade och svårt skadade personer¹ samt antal trafikelement vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig eller svår personskada efter trafikmiljö och trafikelement. År 2008.

Persons¹ 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 2008.



Trafikelement <i>Traffic element</i>	Hela riket <i>Sweden</i>				Tättbebyggt område <i>Urban area</i>				Ej tättbebyggt område <i>Rural area</i>			
	Antal trafik- element <i>Number of traffic elements</i>	Antal dödade personer <i>Number of fatalities</i>	Antal dödade och svårt skadade personer <i>Number of killed and severely injured persons</i>	Kvot ² <i>Rate²</i>	Antal trafik- element <i>Number of traffic elements</i>	Antal dödade personer <i>Number of fatalities</i>	Antal dödade och svårt skadade personer <i>Number of killed and severely injured persons</i>	Kvot ² <i>Rate²</i>	Antal trafik- element <i>Number of traffic elements</i>	Antal dödade personer <i>Number of fatalities</i>	Antal dödade och svårt skadade personer <i>Number of killed and severely injured persons</i>	Kvot ² <i>Rate²</i>
Samtliga element	5 432	397	4 054	75	2 607	99	1 670	64	2 825	298	2 384	84
Personbil	3 239	219	2 354	73	1 408	26	684	49	1 831	193	1 670	91
Personbil med släp el. husvagn	23	14	45	-	4	-	9	-	19	14	36	-
Tung lastbil	144	3	33	-	52	-	8	-	92	3	25	-
Tung lastbil med släp	77	2	17	-	16	1	7	-	61	1	10	-
Lätt lastbil eller husbil	161	9	99	61	62	-	23	-	99	9	76	77
Lätt lastbil med släp	6	2	6	-	1	-	1	-	5	2	5	-
Lastbil (okänd viktclass)	30	1	9	-	6	1	1	-	24	-	8	-
Buss, ev. med släp	76	1	18	-	49	-	7	-	27	1	11	-
Tung MC, ev. med sidovagn	331	46	333	101	130	18	123	95	201	28	210	104
Lätt MC	23	2	23	-	15	1	15	-	8	1	8	-
MC (okänd viktclass)	34	3	36	-	22	2	24	-	12	1	12	-
Okänt motorfordon	4	-	1	-	1	-	-	-	3	-	1	-
Moped klass 1	197	6	197	100	133	-	134	101	64	6	63	98
Moped klass 2	56	1	52	93	40	-	35	-	16	1	17	-
Moped (okänd klass)	74	4	62	84	39	2	38	-	35	2	24	-
Cykel	424	30	367	87	299	18	268	90	125	12	99	79
Fotgängare	396	45	376	95	302	28	285	94	94	17	91	97
Övriga trafikelement	137	9	26	-	28	2	8	-	109	7	18	-

1 Exklusive 35 st dödsfall på grund av sjukdom. Liknande dödsfall inräknades statistiken under åren 1994-2002.

/ *Excluding 35 deaths caused by illness. Similar deaths have been included in the statistics between 1994-2002.*

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

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

Tabell 8

Polisrapporterade vägtrafikolyckor¹ med dödlig utgång, svår och lindrig personskada och därvid dödade, svårt och lindrigt skadade personer efter skadeföljd och trafikmiljö. Åren 1960 – 2008
Road traffic accidents¹ with fatal, severe and slight personal injury reported by the police including persons killed, severely and slightly injured, by severity of injury and traffic environment, 1960 – 2008



År Year	Vägfrikolyckor Road traffic accidents				Skadade personer Injured persons			
	Med dödlig utgång With fatalities	Med annan personskada Other personal injuries		Summa Total	Dödade Killed	Svårt skadade Severely injured	Lindrigt skadade Slightly injured	Summa Total
		Svår Severe	Lindrig Light					
Hela riket								
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

Tabell 8

Polisrapporterade vägtrafikolyckor¹ med dödlig utgång, svår och lindrig personskada och

därvid dödade, svårt och lindrigt skadade personer efter skadeföljd och trafikmiljö. Åren 1960 – 2008

Road traffic accidents¹ with fatal, severe and slight personal injury reported by the police including persons killed, severely and slightly injured, by severity of injury and traffic environment, 1960 – 2008



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	
Tättbebyggt område								
1960	342	1 237	8 257	9 836	346	1 305	9 810	11 461
1961	343	1 273	8 912	10 528	351	1 381	10 714	12 446
1962	358	1 263	8 502	10 123	367	1 357	10 277	12 001
1963	408	1 310	8 844	10 562	413	1 389	10 771	12 573
1964	423	1 404	9 438	11 265	435	1 514	11 696	13 645
1965	402	1 302	8 889	10 593	422	1 442	10 968	12 832
1966	379	1 908	6 889	9 176	398	2 109	8 651	11 158
1967	320	1 949	6 389	8 658	333	2 170	8 077	10 580
1968	397	2 300	6 773	9 470	409	2 591	8 828	11 828
1969	417	2 595	6 845	9 857	432	2 398	8 835	11 665
1970	451	2 845	6 518	9 814	474	3 208	8 513	12 195
1971	361	3 056	6 299	9 716	377	3 475	8 173	12 025
1972	412	2 910	6 132	9 454	433	3 338	7 999	11 770
1973	408	3 084	6 151	9 643	430	3 540	8 186	12 156
1974	407	3 109	5 948	9 464	423	3 482	7 771	11 676
1975	376	2 948	6 031	9 355	383	3 295	7 760	11 438
1976	390	2 806	6 628	9 824	406	3 175	8 384	11 965
1977	327	2 757	6 292	9 376	338	3 111	7 980	11 429
1978	320	2 704	6 129	9 153	337	3 075	7 721	11 133
1979	288	2 565	6 232	9 085	300	2 913	7 731	10 944
1980	268	2 646	6 084	8 998	283	3 026	7 444	10 753
1981	233	2 639	5 785	8 657	243	2 942	7 112	10 297
1982	236	2 588	6 268	9 092	242	2 937	7 729	10 908
1983	259	2 639	6 429	9 327	273	2 964	7 907	11 144
1984	256	2 676	6 985	9 917	268	2 991	8 562	11 821
1985	230	2 443	6 796	9 469	249	2 800	8 573	11 622
1986	272	2 440	7 227	9 939	284	2 772	9 160	12 216
1987	237	2 240	6 630	9 107	246	2 533	8 498	11 277
1988	236	2 418	7 089	9 743	248	2 703	9 249	12 200
1989	251	2 382	7 678	10 311	264	2 699	9 900	12 863
1990	215	2 287	7 302	9 804	218	2 594	9 443	12 255
1991	213	2 054	7 191	9 458	223	2 312	9 263	11 798
1992	222	1 952	6 816	8 990	248	2 208	8 894	11 350
1993	187	1 844	6 715	8 746	198	2 052	8 650	10 900
1994	169	1 787	7 490	9 446	173	1 996	9 719	11 888
1995	175	1 663	7 177	9 015	181	1 870	9 390	11 441
1996	138	1 623	7 057	8 818	142	1 825	9 292	11 259
1997	150	1 564	7 301	9 015	154	1 765	9 674	11 593
1998	162	1 518	7 199	8 879	168	1 770	9 645	11 583
1999	181	1 492	7 193	8 866	184	1 726	9 793	11 703
2000	154	1 592	7 264	9 010	162	1 888	9 977	12 027
2001	173	1 578	7 164	8 915	180	1 881	10 074	12 135
2002	142	1 653	7 402	9 197	146	2 046	10 637	12 829
2003	128	1 634	8 209	9 971	134	2 003	12 107	14 244
2004	122	1 477	8 161	9 760	125	1 774	12 028	13 927
2005	107	1 456	8 116	9 679	110	1 702	11 917	13 729
2006	102	1 402	8 032	9 536	106	1 681	11 642	13 429
2007	120	1 369	8 035	9 524	127	1 648	11 511	13 286
2008	99	1 321	7 872	9 292	99	1 571	11 178	12 848

Tabell 8

Polisrapporterade vägtrafikolyckor¹ med dödlig utgång, svår och lindrig personskada och därvid dödade, svårt och lindrigt skadade personer efter skadeföljd och trafikmiljö. Åren 1960 – 2008
Road traffic accidents¹ with fatal, severe and slight personal injury reported by the police including persons killed, severely and slightly injured, by severity of injury and traffic environment, 1960 – 2008



År Year	Vägfikolyckor 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					
Ej tättbebyggt område								
1960	628	1 277	5 482	7 387	690	1 678	8 743	11 111
1961	677	1 275	5 578	7 530	732	1 650	9 153	11 535
1962	664	1 191	5 540	7 395	756	1 585	9 219	11 560
1963	718	1 245	5 705	7 668	804	1 679	9 561	12 044
1964	779	1 335	5 959	8 073	873	1 856	9 869	12 598
1965	802	1 215	5 534	7 551	891	1 716	9 492	12 099
1966	789	1 737	4 508	7 034	915	2 591	8 079	11 585
1967	648	2 062	4 040	6 750	744	3 134	7 620	11 498
1968	736	2 307	4 304	7 347	853	3 526	8 089	12 468
1969	741	2 490	4 249	7 480	843	3 591	7 835	12 269
1970	707	2 279	3 836	6 822	833	3 406	7 103	11 342
1971	732	2 404	3 570	6 706	836	3 556	6 668	11 060
1972	641	2 244	3 674	6 559	761	3 319	6 600	10 680
1973	668	2 548	4 043	7 259	747	3 724	7 101	11 572
1974	682	2 385	3 512	6 579	774	3 500	6 149	10 423
1975	670	2 336	3 686	6 692	789	3 433	6 321	10 543
1976	645	2 380	4 194	7 219	762	3 504	6 780	11 046
1977	595	2 260	3 998	6 853	693	3 418	6 407	10 518
1978	614	2 265	3 996	6 875	697	3 356	6 421	10 474
1979	532	2 073	3 734	6 339	626	3 123	5 785	9 534
1980	487	2 010	3 736	6 233	565	3 038	5 738	9 341
1981	460	2 122	3 562	6 144	541	3 042	5 458	9 041
1982	445	2 118	3 633	6 196	516	3 013	5 598	9 127
1983	447	2 201	3 873	6 521	506	3 099	5 833	9 438
1984	461	2 166	3 987	6 614	533	3 077	6 005	9 615
1985	465	2 061	3 934	6 460	559	3 014	6 284	9 857
1986	476	2 095	4 167	6 738	560	3 032	6 650	10 242
1987	480	1 963	4 102	6 545	541	2 890	6 546	9 977
1988	486	2 166	4 812	7 464	565	3 166	7 720	11 451
1989	539	2 163	4 956	7 658	640	3 091	7 841	11 572
1990	489	2 053	4 629	7 171	554	2 907	7 553	11 014
1991	454	1 760	4 331	6 545	522	2 520	6 962	10 004
1992	445	1 770	4 394	6 609	511	2 497	7 128	10 136
1993	386	1 635	4 192	6 213	434	2 282	6 757	9 473
1994	359	1 568	4 515	6 442	416	2 225	7 143	9 784
1995	344	1 474	4 793	6 611	391	2 095	7 818	10 304
1996	350	1 425	4 728	6 503	395	2 012	7 681	10 088
1997	343	1 503	4 891	6 737	387	2 152	7 689	10 228
1998	328	1 486	4 821	6 635	363	2 113	7 828	10 304
1999	335	1 621	5 012	6 968	396	2 317	8 128	10 841
2000	381	1 512	4 867	6 760	429	2 215	7 952	10 596
2001	338	1 522	5 021	6 881	403	2 177	8 198	10 778
2002	348	1 767	5 635	7 750	414	2 546	9 518	12 478
2003	332	1 812	6 250	8 394	395	2 661	10 332	13 388
2004	308	1 605	6 356	8 269	355	2 248	10 532	13 135
2005	299	1 548	6 568	8 415	330	2 213	10 627	13 170
2006	302	1 600	6 775	8 677	339	2 278	11 035	13 652
2007	306	1 610	7 108	9 024	344	2 176	11 414	13 934
2008	256	1 547	7 367	9 170	298	2 086	11 413	13 797

1 Exklusive olyckor med dödsfall på grund av sjukdom. Liknande olyckor inräknades dock i statistiken under åren 1994-2002.
 / Excluding accidents with deaths caused by illness. Similar accidents have however been included in the statistics between 1994-2002.

Tabell 9

Dödade, svårt och lindrigt skadade personer¹ vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960–2008



Persons¹ killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users, 1960–2008

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

Tabell 9

Dödade, svårt och lindrigt skadade personer¹ vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960–2008

Persons¹ killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users, 1960–2008



År Year	Bil		Motorcykel		Mopedist ²	Cyklist ²	Gående	Andra	Summa	
	Car		Motorcycle		Moped	Cyclists ²	Pedestrians	Other	Total	
	Förare Drivers	Passagerare Passengers	Förare Drivers	Passagerare Passengers	riders ²					
Svårt skadade ³										
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 ³	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

Tabell 9

Dödade, svårt och lindrigt skadade personer¹ vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960–2008



Persons¹ killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users, 1960–2008

År Year	Bil		Motorcykel		Mopedist ²	Cykliskt ²	Gående	Andra	Summa	
	Car		Motorcycle		Moped	Cyclists ²	Pedestrians	Other	Total	
	Förare Drivers	Passagerare Passengers	Förare Drivers	Passagerare Passengers	riders ²					
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 ³	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

Tabell 9

Dödade, svårt och lindrigt skadade personer¹ vid polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960–2008

Persons¹ killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, by groups of road users, 1960–2008



År Year	Bil		Motorcykel		Mopedist ²	Cyklist ²	Gående	Andra	Summa
	Car		Motorcycle		Moped	Cyclists ²	Pedestrians	Other	Total
	Förare	Passagerare	Förare	Passagerare	riders ²				
	Drivers	Passengers	Drivers	Passengers					
Dödade och skadade ³									
1960	5 510	6 173	2 034	413	2 535	2 292	3 255	360	22 572
1961	6 146	7 060	1 711	304	2 788	2 270	3 298	404	23 981
1962	6 494	7 327	1 237	227	2 506	1 966	3 441	363	23 561
1963	7 260	7 446	1 128	205	2 564	2 157	3 528	329	24 611
1964	8 205	8 212	1 023	184	2 549	2 196	3 575	299	26 243
1965	8 114	8 017	826	129	2 219	1 897	3 405	324	24 931
1966 ³	7 332	7 441	683	109	1 933	1 946	3 065	234	22 743
1967	7 547	7 355	677	139	1 918	1 671	2 538	233	22 078
1968	8 313	8 019	836	192	2 021	2 017	2 650	242	24 290
1969	8 346	7 718	950	214	2 205	2 057	2 796	188	24 474
1970	8 159	7 343	962	206	1 904	1 953	2 823	187	23 537
1971	7 959	7 180	1 018	240	1 886	2 020	2 632	150	23 085
1972	8 109	6 882	1 153	240	1 680	1 892	2 372	122	22 450
1973	8 770	7 339	1 003	217	1 781	2 156	2 297	165	23 728
1974	7 880	6 402	1 171	243	1 728	2 031	2 450	194	22 099
1975	7 649	6 462	976	191	1 945	2 136	2 363	259	21 981
1976	8 947	6 606	939	155	1 821	2 018	2 315	210	23 011
1977	8 426	6 409	843	136	1 729	2 008	2 199	198	21 947
1978	8 460	6 135	863	153	1 589	2 079	2 145	183	21 607
1979	7 995	5 593	875	155	1 403	2 190	2 095	172	20 478
1980	7 581	5 372	1 075	173	1 241	2 395	2 025	232	20 094
1981	7 195	4 906	1 229	202	1 088	2 399	1 995	324	19 338
1982	7 429	4 924	1 524	253	1 124	2 738	1 862	181	20 035
1983	7 631	5 024	1 689	279	1 044	2 910	1 850	155	20 582
1984	8 415	5 079	1 565	240	897	3 048	2 025	167	21 436
1985	9 108	5 440	1 303	175	779	2 664	1 886	124	21 479
1986	9 624	5 589	1 357	221	784	2 809	1 898	176	22 458
1987	9 470	5 270	1 222	161	653	2 366	1 956	156	21 254
1988	10 857	5 945	1 188	178	743	2 637	1 925	178	23 651
1989	11 394	5 846	1 047	147	842	2 839	2 118	202	24 435
1990	10 730	5 649	938	125	905	2 896	1 858	168	23 269
1991	10 161	5 196	834	137	834	2 821	1 707	112	21 802
1992	9 910	5 144	854	125	871	2 811	1 645	126	21 486
1993	9 511	4 798	785	93	721	2 847	1 468	150	20 373
1994	10 134	4 929	703	122	786	3 292	1 565	141	21 672
1995	10 267	5 115	753	124	820	3 058	1 474	134	21 745
1996	10 091	5 036	739	98	723	2 985	1 535	140	21 347
1997	10 541	4 923	777	111	769	3 184	1 384	132	21 821
1998	10 950	5 363	684	80	644	2 664	1 403	99	21 887
1999	11 243	5 416	755	101	776	2 623	1 481	149	22 544
2000	11 498	5 283	828	69	915	2 434	1 488	108	22 623
2001	11 614	5 459	861	97	1 075	2 208	1 463	136	22 913
2002	12 676	6 279	1 126	151	1 132	2 279	1 510	154	25 307
2003	13 846	6 841	1 142	119	1 442	2 312	1 673	257	27 632
2004	13 657	6 730	1 011	107	1 580	2 189	1 649	139	27 062
2005	13 462	6 516	1 056	106	1 810	2 261	1 543	145	26 899
2006	13 379	6 516	1 143	126	1 986	2 091	1 686	154	27 081
2007	13 432	6 325	1 141	114	2 173	2 131	1 723	181	27 220
2008	13 010	6 064	1 190	100	2 037	2 347	1 720	177	26 645

1 Exklusive dödsfall på grund av sjukdom. Liknande dödsfall inräknades dock i statistiken under åren 1994-2002.

/ Excluding deaths caused by illness. Similar deaths have however been included in the statistics between 1994-2002.

2 Inkl. passagerare / Incl. passengers

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

Tabell 9b

Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt. År 2008.

Drivers of vehicles killed in road traffic accidents reported by the police by blood alcohol concentration. Year 2008.



Kön <i>Sex</i>	Alkohol i blodet, promillehalt (o/oo) <i>Blood alcohol concentration (o/oo)</i>				
	Summa	0,00-0,19	0,20-0,99	1,00-	Uppgift saknas
Ålder <i>Age</i>					
Trafikantgrupp <i>Group of road users</i>	<i>Total</i>	<i>0,00-0,19</i>	<i>0,20-0,99</i>	<i>1,00-</i>	<i>Unknown</i>
Samtliga	247	183	12	27	25
Kön					
Man	201	147	11	24	19
Kvinna	46	36	1	3	6
Ålder					
-17 år	6	5	-	-	1
18 - 24 år	44	30	4	8	2
25 - 64 år	142	109	7	17	9
65 - 74 år	30	19	-	2	9
75 - år	25	20	1	-	4
Trafikantgrupp					
Personbilsförare	168	126	7	19	16
Annan bilförare	17	14	1	-	2
Motorcykelförare	51	37	3	6	5
Mopedförare	11	6	1	2	2

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

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

Tabell 10**Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor i de nordiska länderna. Åren 1985–2008***Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, in the Nordic countries, 1985–2008*

Land <i>Country</i>	År <i>Year</i>	Dödade <i>Killed</i>	Skadade <i>Injured</i>	Summa <i>Total</i>	På 100 000 av medelfolkmängden <i>Per 100 000 of the average population</i>		
					Dödade <i>Killed</i>	Skadade <i>Injured</i>	Summa <i>Total</i>
Danmark	1985	772	13 855	14 627	15	271	286
	1986	723	13 398	14 121	14	262	276
	1987	698	12 016	12 714	14	234	248
	1988	713	11 790	12 503	14	230	244
	1989	670	11 645	12 315	13	227	240
	1990	634	10 653	11 287	12	207	220
	1991	606	10 265	10 871	12	199	211
	1992	577	10 514	11 091	11	204	215
	1993	559	9 930	10 489	11	192	202
	1994	546	9 757	10 303	11	188	198
	1995	582	9 991	10 573	11	192	203
	1996	514	9 810	10 324	10	187	197
	1997	489	9 617	10 106	9	182	192
	1998	499	9 175	9 674	9	173	183
	1999	514	9 393	9 907	10	177	186
	2000	498	9 092	9 590	9	171	180
	2001	431	8 465	8 896	8	158	166
	2002	463	8 791	9 254	9	164	172
	2003	432	8 412	8 844	8	156	164
	2004	369	7 546	7 915	7	140	147
	2005	331	6 588	6 919	6	122	128
Finland	2006	306	6 515	6 821	6	120	126
	2007	406	6 656	7 062	7	122 ^k	130
	2008	406	5 923	6 329	7	108	116
	1985	541	9 563	10 104	11	195	206
	1986	612	10 762	11 374	12	219	232
	1987	581	10 752	11 333	12	218	231
	1988	653	11 909	12 562	13	241	244
	1989	734	12 042	12 776	15	243	258
	1990	649	12 758	13 407	13	255	270
	1991	632	11 547	12 179	13	231	244
	1992	601	9 899	10 500	12	197	209
	1993	484	7 806	8 290	10	154	163
	1994	480	8 080	8 560	9	159	168
	1995	441	10 191	10 632	9	199	208
	1996	404	9 299	9 703	8	182	190
	1997	438	8 957	9 395	9	174	183
	1998	400	9 097	9 497	8	176	184
	1999	431	9 052	9 483	8	175	184
	2000	396	8 508	8 904	8	165	172
	2001	433	8 411	8 844	8	162	170
	2002	415	8 156	8 571	8	157	165
	2003	379	9 088	9 467	7	174	178
	2004	375	8 791	9 166	7	168	176
	2005	379	8 983	9 362	7	172	179
	2006	336	8 580	8 916	6	163	169
	2007	380	8 446	8 826	7	160	167
	2008	344	8 513	8 857	6	161	167

Tabell 10

Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor i de nordiska länderna. Åren 1985–2008

Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, in the Nordic countries, 1985–2008

Land Country	År Year	Dödade Killed	Skadade Injured	Summa Total	På 100 000 av medelfolkmängden Per 100 000 of the average population		
					Dödade Killed	Skadade Injured	Summa Total
Norge ^k	1985	402	11 902	12 304	10	287	297
	1986	452	12 006	12 458	11	289	300
	1987	398	11 090	11 488	10	266	275
	1988	378	10 962	11 340	9	261	270
	1989	381	11 490	11 871	9	272	281
	1990	332	11 886	12 218	8	281	289
	1991	323	11 712	12 035	8	276	283
	1992	325	11 404	11 729	8	267	274
	1993	281	11 536	11 817	7	268	275
	1994	283	11 247	11 530	7	260	267
	1995	305	11 756	12 061	7	270	277
	1996	255	12 025	12 280	6	275	281
	1997	303	11 823	12 126	7	269	276
	1998	352	12 120	12 472	8	274	282
	1999	304	11 460	11 764	7	258	265
	2000	341	11 662	12 003	8	260	268
	2001	275	11 522	11 797	6	256	262
	2002	310	12 395	12 705	7	274	281
	2003	280	11 851	12 131	6	260	266
	2004	257	12 121	12 378	6	265	270
	2005	224	11 214	11 438	5	243	248
	2006	242	11 126	11 368	5	240	245
	2007	233	12 082	12 315	5	258	263
	2008	255	10 868	11 123	5	229	235
Sverige ¹	1985	808	20 671	21 479	10	248	257
	1986	844	21 614	22 458	10	258	268
	1987	787	20 467	21 254	9	243	253
	1988	813	22 838	23 651	10	271	280
	1989	904	23 531	24 435	11	277	288
	1990	772	22 497	23 269	9	263	272
	1991	745	21 057	21 802	9	244	253
	1992	759	20 727	21 486	9	238	247
	1993	632	19 741	20 373	7	226	234
	1994	589	21 083	21 672	7	239	246
	1995	572	21 173	21 745	6	240	246
	1996	537	20 810	21 347	6	235	241
	1997	541	21 280	21 821	6	241	247
	1998	531	21 356	21 887	6	241	247
	1999	580	21 964	22 544	7	248	255
	2000	591	22 032	22 623	7	248	255
	2001	583	22 330	22 913	7	251	257
	2002	560	24 747	25 307	6	279	286
	2003	529	27 103	27 632	6	305	310
	2004	480	26 582	27 062	5	296	301
	2005	440	26 459	26 899	5	293	298
	2006	445	26 636	27 081	5	293	298
	2007	471	26 749	27 220	5	293	298
	2008	397	26 248	26 645	4	286	290

1) Exklusive dödsfall på grund av sjukdom. Liknande dödsfall inräknades i statistiken under åren 1994-2002.

/ Excluding deaths caused by illness. Similar deaths have however been included in the statistics between 1994-2002.

k) korrigerade uppgifter / corrected data

Tabell 11

Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor i de nordiska länderna efter trafikantgrupp. Åren 1985–2008

Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, in the Nordic countries, by group of road users, 1985–2008

Land	År	Förare och passagerare av					Gående m.fl.	Summa
Country	Year	Drivers and passengers of					Pedestrians	Total
		Cykel	Moped	Motorcykel	Bil	Annat fordon	etc.	
		Bicycles	Mopeds	Motorcycles	Cars	Other vehicle		
Dödade och skadade								
Danmark	1985	2 695	1 616	861	7 835	12	1 608	14 627
	1986	2 542	1 373	828	7 814	12	1 552	14 121
	1987	2 370	1 155	690	6 954	20	1 525	12 714
	1988	2 473	1 240	635	6 712	11	1 432	12 503
	1989	2 676	1 282	639	6 406	11	1 301	12 315
	1990	2 615	1 169	626	5 549	23	1 305	11 287
	1991	2 419	1 113	548	5 432	59	1 300	10 871
	1992	2 666	1 159	546	5 446	47	1 227	11 091
	1993	2 457	937	483	5 392	41	1 179	10 489
	1994	2 423	987	536	5 194	59	1 104	10 303
	1995	2 404	884	512	5 591	29 ^k	1 153 ^k	10 573
	1996	2 237	817	547	5 724	37	962	10 324
	1997	2 153	702	631	5 566	45	1 009	10 106
	1998	1 839	757	651	5 421	41	965	9 674
	1999	1 867	789	703	5 543	77	928	9 907
	2000	1 750	1 010	675	5 169	41	945	9 590
	2001	1 569	1 019	609	4 858	28	813	8 896
	2002	1 671	1 085	644	4 988	20	846	9 254
	2003	1 503	1 045	604	4 915	17	760	8 844
	2004	1 429	977	504	4 266	21	718	7 915
	2005	1 328	813	442	3 712	14	610	6 919
	2006	1 163	839	486	3 654	18	661	6 821
	2007	1 115	959	541	3 778	21	648	7 062
	2008	1 058	878	457	3 359	22	555	6 329
Dödade								
Danmark	1985	101	56	52	433	4	126	772
	1986	83	50	43	407	7	133	723
	1987	87	33	44	388	5	141	698
	1988	81	43	40	409	1	139	713
	1989	94	52	33	360	0	131	670
	1990	110	44	39	318	5	118	634
	1991	68	35	32	326	4	141	606
	1992	83	41	41	298	3	111	577
	1993	69	35	26	293	3	133	559
	1994	77	36	40	294	5	94	546
	1995	77	27	36	320	4	118	582
	1996	88	25	24	308	1	68	514
	1997	65	23	23	289	2	87	489
	1998	58	33	27	304	4	73	499
	1999	59	24	43	302	4	82	514
	2000	58	35	36	267	3	99	498
	2001	56	31	24	268	3	49	431
	2002	52	29	33	284	1	64	463
	2003	47	34	34	268	0	49	432
	2004	53	38	32	203	0	43	369
	2005	41	26	20	197	3	44	331
	2006	31	17	29	167	2	60	306
	2007	54	38	46	199	1	68	406
	2008	54	28	43	221	2	58	406

Tabell 11

Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor i de nordiska länderna efter trafikantgrupp. Åren 1985–2008

Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, in the Nordic countries, by group of road users, 1985–2008

Land	År	Förare och passagerare av					Gående m.fl.	Summa
Country	Year	Drivers and passengers of					Pedestrians	Total
		Cykel	Moped	Motorcykel	Bil	Annat fordon	etc.	
		Bicycles	Mopeds	Motorcycles	Cars	Other vehicle		
Skadade								
Danmark	1985	2 594	1560	809	7 340	70	1482	13 855
	1986	2 459	1323	785	7 364	48	1419	13 398
	1987	2 283	1122	646	6 524	57	1384	12 016
	1988	2 392	1197	595	6 270	43	1293	11 790
	1989	2 582	1230	606	6 007	50	1170	11 645
	1990	2 505	1125	587	5 191	58	1187	10 653
	1991	2 351	1078	516	5 106	55	1159	10 265
	1992	2 583	1118	505	5 148	44	1116	10 514
	1993	2 388	902	457	5 099	38	1046	9 930
	1994	2 346	951	496	4 900	54	1010	9 757
	1995	2 327	857	476	5 271	27	1033	9 991
	1996	2 149	792	523	5 416	36	894	9 810
	1997	2 088	679	607	5 277	44	922	9 617
	1998	1 781	724	624	5 117	37	892	9 175
	1999	1 808	765	660	5 241	73	846	9 393
	2000	1 692	975	639	4 902	38	846	9 092
	2001	1 513	988	585	4 590	25	764	8 465
	2002	1 619	1056	611	4 704	19	782	8 791
	2003	1 456	1011	570	4 647	17	711	8 412
	2004	1 376	939	472	4 063	21	675	7 546
	2005	1 287	787	422	3 515	11	566	6 588
	2006	1 132	822	457	3 487	16	601	6 515
	2007	1 061	921	495	3 579	20	580	6 656
	2008	1 004	850	414	3 138	20	497	5 923
Dödade och skadade								
Finland	1985	1 664	514	629	5 806	44	1 447	10 104
	1986	1 779	634	654	6 574	59	1 674	11 374
	1987	1 659	617	610	6 781	71	1 595	11 333
	1988	1 706	652	694	7 750	74	1 686	12 562
	1989	1 932	691	690	7 637	62	1 764	12 776
	1990	1 934	667	759	8 317	89	1 641	13 407
	1991	1 739	690	657	7 397	103	1 593	12 179
	1992	1 505	537	510	6 563	71	1 314	10 500
	1993	1 215	438	374	5 174	71	1 018	8 290
	1994	1 283	411	375	5 339	67	1 085	8 560
	1995	1 591	482	459	6 913	84	1 103	10 632
	1996	1 437	494	412	6 227	77	1 056	9 703
	1997	1 340	482	399	6 077	76	1 021	9 395
	1998	1 164	504	322	6 493	105	909	9 497
	1999	1 261	450	397	6 356	81	938	9 483
	2000	1 166	442	414	5 857	96	929	8 904
	2001	1 051	385	427	6 109	85	787	8 844
	2002	1 040	345	502	5 927	73	684	8 571
	2003	993	456	516	6 637	92	773	9 467
	2004	1 000	567	516	6 290	101	692	9 166
	2005	1 092	651	671	6 154	102	692	9 362
	2006	998	809	716	5 639	104	650	8 916
	2007	906	876	687	5 619	121	617	8 826
	2008	1 021	1 018	687	5 314	169	648	8 857

Tabell 11

Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor i de nordiska länderna efter trafikantgrupp. Åren 1985–2008

Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, in the Nordic countries, by group of road users, 1985–2008

Land	År	Förare och passagerare av					Gående m.fl.	Summa
Country	Year	Drivers and passengers of					Pedestrians	Total
		Cykel	Moped	Motorcykel	Bil	Annat fordon	etc.	
		Bicycles	Mopeds	Motorcycles	Cars	Other vehicle		
Dödade								
Finland	1985	93	32	28	258	4	126	541
	1986	84	30	24	333	6	135	612
	1987	86	25	22	306	6	136	581
	1988	69	35	26	376	16	131	653
	1989	103	31	29	397	7	167	734
	1990	101	27	28	380	8	105	649
	1991	71	28	34	366	3	130	632
	1992	88	15	22	344	16	116	601
	1993	67	13	13	299	6	86	484
	1994	63	22	10	292	6	87	480
	1995	74	20	13	252	10	72	441
	1996	46	17	16	246	9	70	404
	1997	61	16	8	275	9	69	438
	1998	54	16	9	253	6	62	400
	1999	63	8	13	270	10	67	431
	2000	53	9	10	251	11	62	396
	2001	59	7	16	282	7	62	433
	2002	53	7	22	287	6	40	415
	2003	39	12	23	242	4	59	379
	2004	26	14	20	262	4	49	375
	2005	43	4	30	251	6	45	379
	2006	29	13	24	215	6	49	336
	2007	22	11	30	260	9	48	380
	2008	18	13	33	216	11	53	344
Skadade								
Finland	1985	1 571	482	601	5 548	40	1 321	9 563
	1986	1 695	604	630	6 241	53	1 539	10 762
	1987	1 573	592	588	6 475	65	1 459	10 752
	1988	1 636	617	668	7 374	59	1 555	11 909
	1989	1 829	660	661	7 240	55	1 597	12 042
	1990	1 833	640	731	7 937	81	1 536	12 758
	1991	1 668	662	623	7 063	68	1 463	11 547
	1992	1 417	522	488	6 219	55	1 198	9 899
	1993	1 148	425	361	4 876	64	932	7 806
	1994	1 220	389	365	5 047	61	998	8 080
	1995	1 517	462	446	6 661	74	1 031	10 191
	1996	1 391	477	396	5 981	68	986	9 299
	1997	1 279	466	391	5 802	67	952	8 957
	1998	1 110	488	313	6 240	99	847	9 097
	1999	1 198	442	384	6 086	71	871	9 052
	2000	1 113	433	404	5 606	85	867	8 508
	2001	992	378	411	5 827	78	725	8 411
	2002	987	338	480	5 640	67	644	8 156
	2003	954	444	493	6 395	88	714	9 088
	2004	974	553	496	6 028	97	643	8 791
	2005	1 049	647	641	5 913	86	647	8 983
	2006	969	796	692	5 424	98	601	8 580
	2007	884	865	657	5 359	112	569	8 446
	2008	1 003	1 005	654	5 098	158	595	8 513

Tabell 11

Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor i de nordiska länderna efter trafikantgrupp. Åren 1985–2008

Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, in the Nordic countries, by group of road users, 1985–2008

Land	År	Förare och passagerare av					Gående m.fl.	Summa
Country	Year	Drivers and passengers of					Pedestrians	Total
		Cykel	Moped	Motorcykel	Bil	Annat fordon	etc.	
		Bicycles	Mopeds	Motorcycles	Cars	Other vehicle		
Dödade och skadade								
Norge	1985	949	877	910	8 004	67	1 497	12 304
	1986	826	988	896	8 071	59	1 618	12 458
	1987	699	788	715	7 791	78	1 417	11 488
	1988	675	703	572	7 966	61	1 363	11 340
	1989	854	836	549	8 216	61	1 355	11 871
	1990	961	830	544	8 557	58	1 268	12 218
	1991	949	768	468	8 567	69	1 214	12 035
	1992	1 023	626	455	8 477	78	1 070	11 729
	1993	1 078	612	516	8 390	110	1 111	11 817
	1994	1 005	571	491	8 270	67	1 126	11 530
	1995	952	546	592	8 727	88	1 156	12 061
	1996	1 005	510	646	8 957	65	1 097	12 280
	1997	970	480	721	8 844	71	1 040	12 126
	1998	913	449	748	9 180	108	1 074	12 472
	1999	821	404	783	8 734	68	954	11 764
	2000	808	396	743	8 962	71	1 023	12 003
	2001	703	403	721	8 938	87	945	11 797
	2002	808	532	758	9 581	104	922	12 705
	2003	745	592	690	9 138	100	866	12 131
	2004	726	723	673	9 298	64	894	12 378
	2005	743	617	654	8 443	86	895	11 438
2006	739	580	682	8 388	66	913	11 368	
2007	741	544	682	9 430	104	814	12 315	
2008	672	499	666	8 333	102	851	11 123	
Dödade								
Norge	1985	32	23	38	230	15	64	402
	1986	32	18	32	259	13	98	452
	1987	21	10	39	243	15	70	398
	1988	20	10	27	249	11	61	378
	1989	25	15	29	242	4	66	381
	1990	17	14	25	214	7	55	332
	1991	16	14	24	195	7	67	323
	1992	27	10	14	209	9	56	325
	1993	18	8	22	173	17	43	281
	1994	16	8	14	197	7	41	283
	1995	18	5	19	207	10	46	305
	1996	7	6	11	175	7	49	255
	1997	11	11	27	208	10	36	303
	1998	25	10	36	226	5	50	352
	1999	15	5	33	214	4	33	304
	2000	13	6	40	224	11	47	341
	2001	6	5	28	189	4	43	275
	2002	12	6	37	215	7	33	310
	2003	14	7	30	192	3	34	280
	2004	10	8	33	180	4	22	257
	2005	7	4	31	149	1	32	224
2006	8	3	34	160	2	35	242	
2007	7	7	33	158	5	23	233	
2008	10	5	32	169	8	31	255	

Tabell 11

Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor i de nordiska länderna efter trafikantgrupp. Åren 1985–2008

Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, in the Nordic countries, by group of road users, 1985–2008

Land	År	Förare och passagerare av					Gående m.fl.	Summa
Country	Year	Drivers and passengers of					Pedestrians	Total
		Cykel	Moped	Motorcykel	Bil	Annat fordon	etc.	
		Bicycles	Mopeds	Motorcycles	Cars	Other vehicle		
Skadade								
Norge	1985	917	854	872	7 774	115	1370	11 902
	1986	794	970	864	7 812	122	1444	12 006
	1987	678	778	676	7 548	140	1270	11 090
	1988	655	693	545	7 717	129	1223	10 962
	1989	829	821	520	7 974	90	1256	11 490
	1990	944	816	519	8 343	77	1187	11 886
	1991	933	754	444	8 372	87	1122	11 712
	1992	996	616	441	8 268	95	988	11 404
	1993	1060	604	494	8 217	148	1013	11 536
	1994	989	563	477	8 073	118	1027	11 247
	1995	934	541	573	8 520	123	1065	11 756
	1996	998	504	635	8 782	112	994	12 025
	1997	959	469	694	8 636	94	971	11 823
	1998	888	439	712	8 954	141	986	12 120
	1999	806	399	750	8 520	98	887	11 460
	2000	795	390	703	8 738	85	951	11 662
	2001	697	398	693	8 749	108	877	11 522
	2002	796	526	721	9 366	124	862	12 395
	2003	731	585	660	8 946	108	821	11 851
	2004	716	715	640	9 118	78	854	12 121
	2005	736	613	623	8 294	97	851	11 214
	2006	731	577	648	8 228	75	867	11 126
	2007	734	537	649	9 272	99	791	12 082
	2008	662	494	634	8 164	94	820	10 868
Dödade och skadade								
Sverige ¹	1985	2 664	779	1 478	14 548	124	1 886	21 479
	1986	2 809	784	1 578	15 213	176	1 898	22 458
	1987	2 366	653	1 383	14 740	156	1 956	21 254
	1988	2 637	743	1 366	16 802	178	1 925	23 651
	1989	2 839	842	1 194	17 240	202	2 118	24 435
	1990	2 896	905	1 063	16 379	168	1 858	23 269
	1991	2 821	834	971	15 357	112	1 707	21 802
	1992	2 811	871	979	15 054	126	1 645	21 486
	1993	2 847	721	878	14 309	150	1 468	20 373
	1994	3 292	786	825	15 063	141	1 565	21 672
	1995	3 058	820	877	15 382	134	1 474	21 745
	1996	2 985	723	837	15 127	140	1 535	21 347
	1997	3 184	769	888	15 464	132	1 384	21 821
	1998	2 664	644	764	16 313	99	1 403	21 887
	1999	2 623	776	856	16 659	149	1 481	22 544
	2000	2 434	915	897	16 781	108	1 488	22 623
	2001	2 208	1 075	958	17 073	136	1 463	22 913
	2002	2 279	1 132	1 277	18 956	154	1 510	25 308
	2003	2 312	1 442	1 261	20 687	257	1 673	27 632
	2004	2 189	1 580	1 118	20 387	139	1 649	27 062
	2005	2 261	1 810	1 162	19 978	145	1 543	26 899
	2006	2 091	1 986	1 269	19 895	154	1 686	27 081
	2007	2 131	2 173	1 255	19 757	181	1 723	27 220
	2008	2 347	2 037	1 290	19 074	177	1 720	26 645

Tabell 11

Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor i de nordiska länderna efter trafikantgrupp. Åren 1985–2008

Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, in the Nordic countries, by group of road users, 1985–2008

Land	År	Förare och passagerare av					Gående m.fl.	Summa
Country	Year	Drivers and passengers of					Pedestrians	Total
		Cykel	Moped	Motorcykel	Bil	Annat fordon	etc.	
		Bicycles	Mopeds	Motorcycles	Cars	Other vehicle		
Dödade								
Sverige ¹	1985	91	26	57	511	10	113	808
	1986	85	30	68	507	6	148	844
	1987	58	24	59	496	6	144	787
	1988	66	24	57	525	5	136	813
	1989	87	24	40	590	8	155	904
	1990	68	22	46	496	6	134	772
	1991	68	12	37	490	13	125	745
	1992	76	17	33	485	10	138	759
	1993	70	14	42	408	4	94	632
	1994	52	10	31	408	2	86	589
	1995	57	9	32	394	9	71	572
	1996	49	14	40	356	4	74	537
	1997	42	13	36	371	7	72	541
	1998	58	12	40	345	7	69	531
	1999	45	12	36	392	9	86	580
	2000	47	10	39	417	5	73	591
	2001	43	9	38	399	7	87	583
	2002	42	12	37	405	6	58	560
	2003	35	9	47	378	5	55	529
	2004	27	18	56	302	10	67	480
	2005	38	8	46	291	7	50	440
	2006	26	15	55	287	7	55	445
	2007	33	14	60	300	6	58	471
	2008	30	11	51	251	9	45	397
Skadade								
Sverige	1985	2 573	753	1 421	14 037	114	1 773	20 671
	1986	2 724	754	1 510	14 706	170	1 750	21 614
	1987	2 308	629	1 324	14 244	150	1 812	20 467
	1988	2 571	719	1 309	16 277	173	1 789	22 838
	1989	2 752	818	1 154	16 650	194	1 963	23 531
	1990	2 828	883	1 017	15 883	162	1 724	22 497
	1991	2 753	822	934	14 867	99	1 582	21 057
	1992	2 735	854	946	14 569	116	1 507	20 727
	1993	2 777	707	836	13 901	146	1 374	19 741
	1994	3 240	776	794	14 655	139	1 479	21 083
	1995	3 001	811	845	14 988	125	1 403	21 173
	1996	2 936	709	797	14 771	136	1 461	20 810
	1997	3 142	756	852	15 093	125	1 312	21 280
	1998	2 606	632	724	15 968	92	1 334	21 356
	1999	2 578	764	820	16 267	140	1 395	21 964
	2000	2 387	905	858	16 364	103	1 415	22 032
	2001	2 165	1 066	920	16 674	129	1 376	22 330
	2002	2 237	1 120	1 240	18 550	148	1 452	24 747
	2003	2 277	1 433	1 214	20 309	252	1 618	27 103
	2004	2 162	1 562	1 062	20 085	129	1 582	26 582
	2005	2 223	1 802	1 116	19 687	138	1 493	26 459
	2006	2 065	1 971	1 214	19 608	147	1 631	26 636
	2007	2 098	2 159	1 195	19 457	175	1 665	26 749
	2008	2 317	2 026	1 239	18 823	168	1 675	26 248

1) Exklusive dödsfall på grund av sjukdom. Liknande dödsfall inräknades dock i statistiken under åren 1994–2002.

/ Excluding deaths caused by illness. Similar deaths have however been included in the statistics between 1994–2002.

Tabell 12

Dödade, svårt och lindrigt och skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor på 100 000 av medelfolkmängden i de nordiska länderna efter ålder. Åren 1985–2008.

Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, per 100 000 of the average population in the Nordic countries by age, 1985–2008.

Land Country	År Year	Ålder Age								Summa Total
		0–2	3–6	7–14	15–17	18–19	20–24	25–64	65–	
Dödade och skadade										
Danmark	1985	42	109	195	616	902	634	236	214	286
	1986	41	90	180	598	834	602	232	214	276
	1987	33	82	175	501	762	537	208	198	248
	1988	43	88	160	513	711	508	208	199	244
	1989	34	89	179	511	736	481	206	186	240
	1990	31	72	170	470	679	453	185	177	220
	1991	30	65	156	434	603	424	186	171	211
	1992	34	58	158	438	663	452	190	165	215
	1993	24	67	134	402	614	413	183	168	202
	1994	24	53	135	419	607	423	180	153	198
	1995	29	59	146	418	682	436	182	154	203
	1996	29	56	124	401	607	432	185	142 ^k	197
	1997	31	45	114	401	623	429	180	144	192
	1998	24	52	108	377	560	414	175	134	183
	1999	31	43	107	422	616	442	179	125	186
	2000	20	49	105	448	637	414	171	125	180
	2001	21	45	87	428	535	367	164	116	166
	2002	25	45	95	504	586	391	165	116	172
	2003	25	39	88	418	548	388	161	112	164
	2004	27	31	82	384	514	340	141	103	147
2005	24	35	69	300	443	300	125	87	128	
2006	12	23	56	295	476	289	124	89	126	
2007	18	38	64	340	469	307	123	89	130	
2008	12	20	55	307	405	278	110	78	116	
Dödade										
Danmark	1993	3	2	5	14	25	13	9	21	11
	1994	2	1	4	12	24	18	9	18	11
	1995	1	2	4	14	39	20	9	20	11
	1996	2	1	7	15	26	16	8	16	10
	1997	4	1	3	9	28	18	8	17	9
	1998	0	3	2	12	23	15	9	16	9
	1999	3	3	5	13	28	17	8	15	10
	2000	2	1	3	18	21	18	8	17	9
	2001	0	1	4	14	18	15	7	13	8
	2002	2	1	1	15	24	16	8	13	9
	2003	3	1	3	9	16	16	8	12	8
	2004	3	1	2	6	20	15	6	10	7
	2005	1	1	1	11	18	11	6	9	6
	2006	1	1	1	10	21	14	5	9	6
	2007	2	2	2	9	14	14	7	12	7
	2008	2	2	2	7	19	15	7	11	7

Tabell 12

Dödade, svårt och lindrigt och skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor på 100 000 av medelfolkmängden i de nordiska länderna efter ålder. Åren 1985–2008.

Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, per 100 000 of the average population in the Nordic countries by age, 1985–2008.

Land	År	Ålder								Summa
Country	Year	Age								Total
		0–2	3–6	7–14	15–17	18–19	20–24	25–64	65–	
Skadade										
Danmark	1993	21	65	129	388	589	400	174	147	191
	1994	22	52	131	407	583	405	171	135	187
	1995	28	57	142	404	643	416	173	134	192
	1996	27	55	117	386	581	416	177	126	181
	1997	27	44	111	392	595	411	172	127	183
	1998	24	49	106	365	537	399	166	118	174
	1999	28	40	102	409	588	425	171	110	176
	2000	18	48	102	430	616	396	163	108	171
	2001	21	44	83	414	517	352	157	103	158
	2002	23	44	94	489	562	375	157	103	163
	2003	22	38	85	409	532	372	153	100	156
	2004	24	30	80	378	494	325	135	93	140
	2005	23	34	68	289	425	289	119	78	122
	2006	11	22	55	285	455	275	119	80	120
	2007	16	36	62	331	455	293	116	77	123
	2008	10	18	53	301	386	263	103	67	108
Dödade och skadade										
Finland	1985	20	62	127	528	621	271	186	163	206
	1986	28	82	150	628	682	415	206	187	232
	1987	35	70	152	636	636	452	201	194	230
	1988	33	87	152	684	807	472	233	191	254
	1989	32	83	180	799	832	484	228	189	258
	1990	30	88	183	844	892	501	242	191	270
	1991	26	79	163	742	718	438	224	188	244
	1992	29	60	152	565	645	373	194	163	209
	1993	24	59	117	443	481	282	152	137	164
	1994	21	56	137	424	460	304	157	135	169
	1995	27	63	165	558	575	375	195	163	209
	1996	23	69	143	509	525	345	176	150	190
	1997	24	54	139	468	525	350	170	145	183
	1998	15	55	135	449	552	356	174	138	185
	1999	23	46	138	474	488	346	175	135	184
	2000	18	50	115	432	536	307	162	135	172
	2001	23	46	110	424	508	318	163	124	170
	2002	18	45	111	401	540	311	157	116	165
	2003	24	42	108	482	600	366	169	131	182
	2004	24	49	106	537	583	363	158	123	175
	2005	22	45	111	567	615	352	160	122	179
	2006	17	38	96	628	555	312	153	113	169
	2007	15	31	95	617	559	310	152	111	167
	2008	15	34	101	695	536	305	148	103	167

Tabell 12

Dödade, svårt och lindrigt och skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor på 100 000 av medelfolkmängden i de nordiska länderna efter ålder. Åren 1985–2008.

Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, per 100 000 of the average population in the Nordic countries by age, 1985–2008.

Land	År	Ålder								Summa
Country	Year	Age								Total
		0–2	3–6	7–14	15–17	18–19	20–24	25–64	65–	
Dödade										
Finland	1989	4	4	5	23	28	19	13	28	15
	1990	4	3	6	24	33	25	10	24	13
	1991	4	3	6	24	33	25	10	24	13
	1992	3	2	7	20	25	20	10	23	12
	1993	1	4	4	13	29	12	9	17	10
	1994	1	3	6	12	19	16	8	16	9
	1995	2	2	4	13	20	10	8	17	9
	1996	2	2	5	13	18	15	6	14	8
	1997	3	3	4	9	16	12	7	17	9
	1998	0	0	3	11	18	11	7	14	8
	1999	1	2	4	8	19	11	8	13	8
	2000	3	1	3	8	17	9	7	13	8
	2001	1	2	3	9	23	16	8	12	8
	2002	3	0	2	8	22	13	7	12	8
	2003	2	3	2	6	13	13	7	12	7
	2004	2	1	2	11	15	16	6	12	7
	2005	2	2	3	8	20	8	7	11	7
	2006	0	0	1	11	24	11	6	8	6
	2007	1	1	2	9	22	14	7	9	7
	2008	1	1	1	13	15	9	6	11	6
Skadade										
Finland	1989	28	78	174	775	804	465	215	161	243
	1990	25	85	178	820	859	476	232	168	256
	1991	23	76	159	724	680	417	213	164	231
	1992	26	58	146	545	619	354	184	141	197
	1993	23	55	114	431	452	270	143	120	154
	1994	20	53	132	413	441	288	149	118	159
	1995	24	62	161	545	555	364	187	146	200
	1996	22	68	139	495	507	330	170	136	182
	1997	21	51	135	459	509	338	162	129	175
	1998	15	54	132	438	534	345	167	124	177
	1999	22	44	134	465	468	334	167	123	176
	2000	16	48	113	423	516	298	154	121	164
	2001	22	40	106	400	487	298	154	112	160
	2002	15	44	109	388	513	298	149	104	157
	2003	23	39	106	476	578	356	163	120	175
	2004	22	48	104	529	558	348	152	112	168
	2005	21	43	107	575	582	344	154	113	172
	2006	17	38	93	622	543	299	147	108	163
	2007	14	30	93	607	537	296	145	102	160
	2008	14	33	101	682	522	296	142	92	161

Tabell 12

Dödade, svårt och lindrigt och skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor på 100 000 av medelfolkmängden i de nordiska länderna efter ålder. Åren 1985–2008.

Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, per 100 000 of the average population in the Nordic countries by age, 1985–2008.

Land	År	Ålder								Summa
Country	Year	Age								Total
		0–2	3–6	7–14	15–17	18–19	20–24	25–64	65–	
Dödade och skadade										
Norge ^k	1985	35	122	196	812	1 056	618	208	168	297
	1986	41	120	168	805	1 139	614	216	171	300
	1987	42	115	167	655	997	577	202	148	275
	1988	34	104	168	610	999	546	207	156	270
	1989	46	117	173	668	975	536	223	165	281
	1990	43	100	175	681	967	555	238	166	289
	1991	35	98	178	655	916	567	241	166	283
	1992	35	80	156	606	851	553	243	172	274
	1993	39	106	190	590	836	549	248	163	275
	1994	33	91	159	566	800	528	251	166	267
	1995	32	97	172	595	866	572	258	156	277
	1996	37	98	187	534	896	558	271	169	281
	1997	46	93	165	535	951	586	266	165	276
	1998	39	90	162	576	1 004	596	277	165	282
	1999	44	86	149	560	968	559	261	154	265
	2000	36	83	150	591	989	592	265	153	268
	2001	54	92	134	523	954	587	264	154	262
	2002	57	90	159	563	970	625	283	163	281
	2003	56	80	142	595	1 016	567	266	151	266
	2004	61	84	138	683	1 004	574	262	167	270
2005	51	72	115	569	896	545	246	151	248	
2006	64	72	119	506	878	520	246	148	245	
2007	61	75	137	537	959	554	263	153	263	
2008	46	62	107	462	829	499	236	148	235	
Dödade										
Norge	1985	2	1	5	19	32	18	7	14	10
	1986	1	7	6	18	52	18	6	18	11
	1987	3	4	2	16	37	21	7	12	10
	1988	4	4	5	14	27	16	7	11	9
	1989	2	3	3	13	36	18	7	13	9
	1990	3	2	2	12	30	13	7	9	8
	1991	3	3	3	13	22	15	6	11	8
	1992	2	2	3	10	20	13	6	13	8
	1993	2	4	2	12	20	10	5	11	7
	1994	1	1	3	8	24	13	5	10	7
	1995	2	4	1	12	22	15	5	12	7
	1996	1	3	2	8	16	9	5	11	6
	1997	2	3	2	11	23	11	6	10	7
	1998	1	3	2	9	23	17	7	12	8
	1999	2	2	2	6	29	13	6	10	7
	2000	2	2	3	13	21	17	7	9	8
	2001	1	1	1	9	17	13	6	10	6
	2002	2	1	2	9	26	14	7	7	7
	2003	2	3	2	8	20	9	6	8	6
	2004	1	0	1	13	16	13	5	8	6
2005	1	1	0	9	12	12	5	6	5	
2006	2	1	1	7	13	9	5	10	5	
2007	1	0	2	5	14	7	5	7	5	
2008	2	0	1	6	18	14	5	7	5	

Tabell 12

Dödade, svårt och lindrigt och skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor på 100 000 av medelfolkmängden i de nordiska länderna efter ålder. Åren 1985–2008.

Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, per 100 000 of the average population in the Nordic countries by age, 1985–2008.

Land Country	År Year	Ålder Age								Summa Total
		0–2	3–6	7–14	15–17	18–19	20–24	25–64	65–	
Skadade										
Norge	1985	33	120	191	793	1 024	600	200	154	287
	1986	40	113	162	787	1 087	596	210	153	289
	1987	38	111	165	640	960	556	195	136	266
	1988	30	100	163	597	972	530	200	145	261
	1989	44	114	169	655	939	518	217	152	272
	1990	40	97	173	669	938	542	231	157	281
	1991	32	95	176	642	894	552	235	155	276
	1992	33	78	153	596	832	540	237	159	267
	1993	37	102	188	579	815	538	242	152	268
	1994	32	90	156	558	777	515	245	155	260
	1995	29	93	171	583	844	557	253	145	270
	1996	37	96	185	526	880	549	266	158	275
	1997	43	90	163	524	928	575	260	155	269
	1998	38	87	160	566	980	580	269	153	274
	1999	43	84	147	554	939	546	255	145	258
	2000	35	81	148	578	969	575	258	144	260
	2001	53	91	133	514	937	573	258	144	256
	2002	55	89	157	554	944	610	276	156	274
	2003	54	77	140	587	996	558	260	143	260
	2004	60	84	137	670	989	561	258	159	265
2005	50	71	115	560	884	533	241	145	243	
2006	62	71	118	499	864	511	242	139	240	
2007	60	75	135	532	945	547	258	146	258	
2008	45	61	106	456	811	485	232	141	229	
Dödade och skadade										
Sverige	1985	34	76	150	523	858	572	242	166	257
	1986	32	78	156	589	945	601	237	172	268
	1987	36	79	146	502	899	598	225	157	253
	1988	39	70	160	546	1 004	686	255	175	280
	1989	42	83	152	598	1 002	682	265	181	288
	1990	48	75	164	515	844	608	265	166	272
	1991	45	79	155	466	701	546	250	173	253
	1992	40	79	153	459	640	538	251	167	247
	1993	35	67	138	415	569	488	245	160	234
	1994	39	73	149	394	551	505	265	168	246
	1995	25	80	146	427	600	504	264	161	246
	1996	38	75	137	414	556	505	259	160	241
	1997	39	73	137	394	562	525	267	161	247
	1998	45	82	143	342	538	533	277	156	250
	1999	37	75	137	378	621	529	280	165	255
	2000	43	74	135	436	656	550	276	154	255
	2001	35	71	133	499	663	578	263	153	257
	2002	48	68	165	570	741	641	306	151	286
	2003	60	87	171	568	835	700	331	152	310
	2004	50	88	159	588	838	677	316	161	301
2005	69	90	163	620	781	635	313	159	298	
2006	57	74	161	649	772	640	313	148	298	
2007	55	71	157	645	814	629	308	160	298	
2008	61	76	154	631	792	600	299	153	289	

Tabell 12

Dödade, svårt och lindrigt och skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor på 100 000 av medelfolkmängden i de nordiska länderna efter ålder. Åren 1985–2008.

Persons killed, severely and slightly injured in road traffic accidents reported by the police, per 100 000 of the average population in the Nordic countries by age, 1985–2008.

Land	År	Ålder								Summa
Country	Year	Age								Total
		0–2	3–6	7–14	15–17	18–19	20–24	25–64	65–	
Dödade										
Sverige	1985	1	2	4	15	27	17	8	14	10
	1986	1	2	4	15	23	19	8	14	10
	1987	1	3	4	14	22	18	8	14	9
	1988	1	2	3	16	23	19	8	15	10
	1989	3	4	4	16	31	17	8	17	11
	1990	2	1	3	10	27	15	8	12	9
	1991	3	1	3	9	21	15	8	13	9
	1992	2	2	3	7	18	16	8	13	9
	1993	2	1	2	9	13	11	7	12	7
	1994	2	1	3	4	12	10	6	13	7
	1995	1	1	3	6	11	10	6	11	6
	1996	1	1	2	10	9	9	5	11	6
	1997	2	2	1	5	5	10	6	11	6
	1998	0	1	2	5	11	10	6	9	6
	1999	2	2	3	5	9	11	6	11	7
	2000	0	0	2	5	18	13	6	10	7
	2001	0	1	1	7	15	14	6	9	7
	2002	1	1	1	6	16	13	6	9	6
	2003	2	1	1	7	17	11	6	7	6
	2004	1	1	1	5	12	10	5	9	5
	2005	1	0	1	5	8	9	5	7	5
	2006	1	1	1	6	9	10	5	6	5
	2007	0	1	1	6	11	10	5	6	5
	2008	1	1	2	0	9	7	4	6	4
Skadade										
Sverige	1985	40	74	147	515	834	546	230	159	248
	1986	37	76	153	574	942	575	234	163	258
	1987	41	76	143	485	905	575	222	147	244
	1988	37	68	157	529	980	667	247	168	271
	1989	46	78	150	584	961	676	256	169	277
	1990	54	73	162	510	814	602	256	159	263
	1991	50	76	153	465	687	537	242	162	244
	1992	46	75	150	462	625	528	241	157	239
	1993	40	66	136	405	555	480	239	148	226
	1994	43	73	148	392	541	498	260	156	240
	1995	46	69	144	422	591	496	258	153	240
	1996	44	74	135	404	548	497	254	153	235
	1997	42	73	136	390	557	515	261	158	241
	1998	46	79	139	331	524	519	269	147	241
	1999	44	78	131	371	616	532	272	158	248
	2000	52	76	133	427	644	542	269	148	248
	2001	42	70	132	493	649	567	267	148	251
	2002	56	83	157	512	734	651	293	152	277
	2003	71	86	170	561	818	690	325	148	303
	2004	59	87	158	584	828	671	311	154	296
	2005	68	90	163	615	772	626	308	152	293
	2006	67	73	163	636	749	626	308	149	293
	2007	55	71	156	640	802	618	303	154	292
	2008	60	76	154	628	783	593	294	147	285

1) Exklusive dödsfall på grund av sjukdom. Liknande dödsfall inräknades i statistiken under åren 1994-2002.
/ Excluding deaths caused by illness. Similar deaths have been included in the statistics between 1994-2002.

k) korrigerade uppgifter / Corrected data

Tabell 13

Delaktiga motorfordon (exkl mopeder) vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada, dödlig, svår och lindrig, i de nordiska länderna. Åren 1985–2008.

Motor vehicles (excl. mopeds) involved in road traffic accidents reported by the police including personal injury, fatal, severe and slight, in the Nordic countries, 1985–2008.

Land Country	År Year	Motor- cyklar Motor- cycles	Person- bilar Passen- ger cars	Lastbilar Lorries	Bussar Buses	På 1 000 registrerade motorfordon Per 1 000 registered motor vehicles			
						Motorcyklar Motor- cycles	Personbilar Passenger cars	Lastbilar Lorries	Bussar Buses
Danmark	1985	843	10 213	2 775	362	19	7	11	45
	1986	812	10 263	2 817	316	18	7	11	38
	1987	672	9 460	2 438	323	15	6	9	39
	1988	588	9 303	2 420	236	13	6	8	28
	1989	631	9 010	2 396	232	14	6	8	30
	1990	616	8 221	2 118	190	13	5	7	25
	1991	533	7 942	2 097	193	11	5	7	21
	1992	529	8 093	2 024	193	12	5	7	18
	1993	469	7 788	2 011	206	10	5	7	17
	1994	514	7 651	1 903	210	11	5	6	16
	1995	508	7 997	1 921	255	9	5	6	19
	1996	552	7 958	1 901	269	7	5	6	20
	1997	619	7 794	1 973	247	7	4	6	18
	1998	670	7 459	1 804	199	6r	4	5	14
	1999	704	7 447	1 718	268	6	4	5	19
	2000	704	7 144	1 550	188	5	4	4	13
	2001	614	6 749	1 441	194	4	4	4	14
	2002	634	7 159	1 359	187	4	4	4	13
	2003	581	6 778	1 276	163	4	4	3	12
	2004	522	6 169	1 156	158	3	3	3	11
	2005	446	5 257	1 111	118	3	3	3	8
Finland	2006	482	5 459	1 058	136	3	3	2	9
	2007	548	5 547	1 108	143	3	3	2	10
	2008	456	5 110	880	105	2	2	2	7
	1985	611	7 950	1 289	262	12	5	7	29
	1986	635	8 957	1 421	301	13	6	8	33
	1987	591	9 257	1 471	273	12	5	7	30
	1988	659	10 389	1 692	320	13	6	8	35
	1989	654	10 513	1 703	269	13	6	8	29
	1990	731	11 219	1 782	332	12	6	7	36
	1991	640	10 193	1 643	292	10	5	6	33
	1992	500	8 614	1 393	244	8	4	5	28
	1993	358	6 602	1 057	183	6	4	4	22
	1994	353	6 889	1 136	148	5	4	5	18
	1995	433	8 762	1 341	223	7	5	5	28
	1996	379	8 304	1 289	200	6	4	5	25
	1997	375	7 862	1 298	200	5	4	6	24
	1998	300	7 982	1 319	225	4	4	5	25
	1999	376	7 835	1 319	223	5	4	4	24
	2000	404	7 400	1 197	215	4	3	4	22
	2001	396	7 246	1 249	220	4	3	4	23
	2002	485	6 918	1 197	222	4	3	4	22
	2003	503	7 778	1 331	203	4	3	4	20
	2004	495	7 495	1 309	179	3	3	4	17
	2005	661	7 634	1 308	185	4	3	4	17
	2006	687	7 009	1 195	207	4	3	3	19
	2007	662	6 955	1 247	186	4	3	3	17
	2008	679	6 939	1 249	198	3	3	3	16

Tabell 13

Delaktiga motorfordon (exkl mopeder) vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada, dödlig, svår och lindrig, i de nordiska länderna. Åren 1985–2008.

Motor vehicles (excl. mopeds) involved in road traffic accidents reported by the police including personal injury, fatal, severe and slight, in the Nordic countries, 1985–2008.

Land Country	År Year	Motor- cyklar Motor- cycles	Person- bilar Passen- ger cars	Lastbilar Lorries	Bussar Buses	På 1 000 registrerade motorfordon Per 1 000 registered motor vehicles			
						Motorcyklar Motor- cycles	Personbilar Passenger cars	Lastbilar Lorries	Bussar Buses
Norge	1985	804	9 958	1 624	330	41	7	8	20
	1986	809	9 897	1 788	323	36	6	7	18
	1987	637	9 217	1 842	314	26	6	8	17
	1988	522	9 296	1 765	279	18	6	7	14
	1989	500	9 678	1 719	252	17	6	6	12
	1990	493	10 131	1 667	266	16	6	5	13
	1991	428	9 894	1 912	291	14	6	8	12
	1992	415	9 825	1 802	301	13	6	8	11
	1993	464	9 924	1 773	305	13	6	6	10
	1994	439	9 876	1 834	299	11	6	6	10
	1995	525	10 082	1 849	335	12	6	5	10
	1996	593	10 284	1 921	303	12	6	5	9
	1997	646	10 251	1 879	271	11	6	5	8
	1998	680	10 246	1 915	310	10	6	5	9
	1999	734	9 929	1 680	293	9	6	4	8
	2000	709	10 076	1 676	262	8	5	4	7
	2001	678	9 914	1 492	288	8	5	3	8
	2002	711	10 414	1 590	267	8	5	4	8
	2003	642	9 759	1 528	228	6	5	4	7
	2004	630	10 191	1 564	238	6	5	3	8
	2005	608	9 540	1 436	198	6	5	3	7
Sverige	2006	643 ^k	9 397 ^k	1 525 ^k	214	5	5	3	8
	2007	636	9 754	1 583	209	5	5	3	8
	2008	625	9 165	1 422	207	5	4	3	9
	1985	1 458	18 764	2 043	577	24	6	9	42
	1986	1 510	19 753	1 956	490	24	6	9	36
	1987	1 338	18 918	1 957	499	21	6	8	36
	1988	1 307	20 777	2 235	481	21	6	8	34
	1989	1 147	21 788	2 299	508	18	6	8	35
	1990	1 030	20 161	2 453	514	15	6	8	35
	1991	925	19 177	2 145	440	13	5	7	30
	1992	936	18 831	2 003	403	13	5	7	28
	1993	853	18 009	1 914	423	11	5	6	30
	1994	780	19 089	2 099	431	10	5	7	31
	1995	818	19 044	2 157	485	10	5	7	33
	1996	808	18 521	2 037	431	9	5	7	29
	1997	849	18 553	2 103	433	8	5	7	29
	1998	751	19 030	2 300	498	7	5	7	33
	1999	814	19 425	2 366	508	6	5	7	34
	2000	901	19 583	2 245	501	6	5	6	35
	2001	927	19 286	2 428	515	5	5	6	36
	2002	1 202	20 777	2 529	573	6	5	6	44
	2003	1 209	22 923	2 088	501	6	6	5	36
	2004	1 086	22 443	2 104	520	5	5	5	39
	2005	1 115	21 900	2 197	495	5	5	5	37
	2006	1 215	21 797	2 364	539	5	5	5	40
	2007	1 208	21 917	2 376	427	5	5	5	32
	2008	1 259	21 175	2 158	457	5	5	4	34

1) Exklusive dödsfall på grund av sjukdom. Liknande dödsfall inräknades i statistiken under åren 1994-2002.

/ Excluding deaths caused by illness. Similar deaths have been included in the statistics between 1994-2002.

k) korrigerade uppgifter / corrected data

Bilaga 3: Sjukvårdsrapporterade skadade i STRADA

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

Vilka områden som ingår

Resultaten baseras på uppgifter från följande geografiska områden:

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

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

Vilka skadade som redovisas

Sammanställningarna omfattar personer som skadats inom de geografiska områdena ovan och som vid första vårdtillfället kommit till något av sjukhusen ovan eller till ett annat STRADA-anslutet sjukhus.

Personer som omkom till följd av skadorna är exkluderade liksom personer som har sökt vård men som inte har fått någon diagnostiserad skada. En annan avgränsning är att tabellerna enbart innehåller personer som har skadats vid olyckor inom vägtransportområde.

Som vägtransportområde räknas:

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

Följande områden räknas *inte* som vägtransportområde: park, torg, parkeringshus, separat parkeringsplats, bensinstation, taxistation, industriområde, hamnområde, tomt/gård/enskilt område, skolgård, idrottsplats, skogsstig samt kyrkogård.

Statistiken avgränsas i tiden på så sätt att den omfattar skadehändelser som inträffat under redovisningsåret oberoende av när de rapporterats till sjukvården och Transportstyrelsen.

Olyckstyper

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

Skadeklassificering

I STRADA anger sjukvården vilken kroppsdel som är skadad och skadetyper (t.ex. fraktur). Skaderegistreringen genererar bland annat AIS-kod (Abbreviated Injury Scale) och ISS-kod (Injury Severity Score).

AIS är utvecklat för att beskriva skadekonsekvenser till följd av trafikolyckor. Allvarlighetsgraden enligt AIS anges på en skala mellan 1 och 6, där 1=Lätt skada och 6=Maximal skada. AIS-graden anger till största delen sannolikheten för överlevnad till följd av en specifik skada.

Sedan skaderegistrering påbörjades i STRADA 1999 har AIS 1990 använts av sjukvården som skadeklassificeringssystem. Från och med januari 2007 används

AIS 2005. Som en följd av denna förändring har allvarlighetsgraden förändrats för ett flertal diagnoser. Till största delen har allvarlighetsgraden mildrats.

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

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

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

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

Täckningsgrad

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

Ort, sjukhus	Täckningsgrad %
Helsingborg	100
Hässleholm	100
Kristianstad	99
Lund	100
Malmö	73
Trelleborg	93
Ystad	100
Ängelholm	97
Totalt Skåne	91

Umeå	>95
------	-----

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

Sjukvårdens rapportering av skador i vägtrafiken

Tabell

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

Källa: Transportstyrelsen / SIKA

Tabell 1: Antal skadade efter rapporterande instans och område

Område	Endast sjv ^a	Sjv och Polis ^b	Endast polis	Total sjv	Total polis	Total ^c
Blekinge län	337	173	198	510	371	708
Hallands län	820	386	312	1 206	698	1 518
Jämtlands län	124	111	249	235	360	484
Kalmar län	242	243	466	485	709	951
Kronobergs län	134	155	442	289	597	731
Norrbottnens län	363	240	433	603	673	1 036
Skåne län	3 668	2 276	1 735	5 944	4 011	7 679
Södermanlands län	367	206	468	573	674	1 041
Värmlands län	868	399	384	1 267	783	1 651
Västernorrlands län	301	246	536	547	782	1 083
Västmanlands län	763	404	469	1 167	873	1 636
Västra Götalands län	2 042	1 760	2 753	3 802	4 513	6 555
Umeå kommun	704	245	83	949	328	1 032
Total	10 733	6 844	8 528	17 577	15 372	26 105

^a Exklusive fotgängare singel.^b Skadad enligt såväl sjukvården som polisen.^c Rapporterat av någon instans.

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

Ålder	ISS, kön								Total Man	Total Kvinna	Total
	1-3 Man	Kvinna	4-8 Man	Kvinna	9-15 Man	Kvinna	16- Man	Kvinna			
0	6	2	-	2	-	-	-	-	6	4	10
1-3	29	22	8	3	-	-	2	1	39	26	65
4-6	99	72	26	17	3	1	-	2	128	92	220
7-9	110	90	42	22	5	1	1	2	158	115	273
10-12	241	162	88	47	11	6	-	-	340	215	555
13-14	249	230	139	49	12	7	1	1	401	287	688
15	403	336	150	67	33	11	5	1	591	415	1 006
16-17	388	388	104	51	24	11	6	7	522	457	979
18-19	592	465	89	42	38	13	16	7	735	527	1 262
20-24	965	813	147	91	46	19	24	9	1 182	932	2 114
25-34	1 184	1 016	283	131	52	18	19	5	1 538	1 170	2 708
35-44	926	872	295	164	51	25	14	4	1 286	1 065	2 351
45-54	763	708	275	197	71	33	26	17	1 135	955	2 090
55-64	529	525	241	220	68	41	22	10	860	796	1 656
65-74	248	265	106	153	44	45	13	6	411	469	880
75-	206	176	90	129	56	49	8	6	360	360	720
Total	6 938	6 142	2 083	1 385	514	280	157	78	9 692	7 885	17 577

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

Ålder	ISS, kön								Total Man	Total Kvinna	Total
	1-3 Man	Kvinna	4-8 Man	Kvinna	9-15 Man	Kvinna	16- Man	Kvinna			
0	1	-	-	-	-	-	-	-	1	0	1
1-3	1	1	1	-	-	-	-	-	2	1	3
4-6	4	4	1	4	-	-	-	-	5	8	13
7-9	8	7	5	6	-	-	-	-	13	13	26
10-12	20	11	9	23	1	-	-	-	30	34	64
13-14	14	9	9	2	-	-	-	-	23	11	34
15	7	4	5	1	-	-	-	-	12	5	17
16-17	12	21	9	5	1	-	1	-	23	26	49
18-19	18	32	5	11	-	-	-	-	23	43	66
20-24	46	63	23	24	1	-	-	-	70	87	157
25-34	55	75	37	38	1	-	-	1	93	114	207
35-44	51	84	40	70	2	2	-	-	93	156	249
45-54	58	128	57	139	1	-	-	-	116	267	383
55-64	98	219	74	331	12	8	1	1	185	559	744
65-74	72	154	49	296	14	25	1	1	136	476	612
75-	128	210	70	329	27	67	1	2	226	608	834
Total	593	1 022	394	1 279	60	102	4	5	1 051	2 408	3 459

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

Område	Kön	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Total
Blekinge län	Man	11	9	16	26	31	42	31	28	29	26	15	11	275
	Kvinna	12	14	11	12	32	27	21	30	29	18	16	13	235
	Total	23	23	27	38	63	69	52	58	58	44	31	24	510
Hallands län	Man	32	28	35	46	95	82	66	71	72	58	44	39	668
	Kvinna	16	25	31	49	61	62	61	62	49	39	41	42	538
	Total	48	53	66	95	156	144	127	133	121	97	85	81	1 206
Jämtlands län	Man	15	6	6	13	10	11	11	8	21	14	10	7	132
	Kvinna	11	6	12	7	5	11	9	4	5	10	13	10	103
	Total	26	12	18	20	15	22	20	12	26	24	23	17	235
Kalmar län	Man	32	20	12	22	17	34	33	21	27	21	23	19	281
	Kvinna	26	17	13	16	14	17	18	15	17	18	14	19	204
	Total	58	37	25	38	31	51	51	36	44	39	37	38	485
Kronobergs län	Man	15	14	9	14	13	17	17	14	7	9	13	8	150
	Kvinna	15	8	14	11	13	17	11	17	12	10	6	5	139
	Total	30	22	23	25	26	34	28	31	19	19	19	13	289
Norrbottens län	Man	25	17	26	23	25	44	52	53	28	31	26	17	367
	Kvinna	22	15	17	14	12	24	28	33	16	20	26	9	236
	Total	47	32	43	37	37	68	80	86	44	51	52	26	603
Skåne län	Man	228	168	199	269	326	307	325	314	300	274	235	269	3 214
	Kvinna	230	165	201	211	239	251	262	248	264	212	217	230	2 730
	Total	458	333	400	480	565	558	587	562	564	486	452	499	5 944
Södermanlands län	Man	16	9	22	30	37	36	29	25	18	22	29	26	299
	Kvinna	19	8	17	25	30	31	25	20	30	23	27	19	274
	Total	35	17	39	55	67	67	54	45	48	45	56	45	573
Värmlands län	Man	54	56	50	29	64	82	79	68	66	60	42	51	701
	Kvinna	44	39	33	26	42	66	62	59	55	43	45	52	566
	Total	98	95	83	55	106	148	141	127	121	103	87	103	1 267
Västernorrlands län	Man	14	14	19	22	27	28	23	27	32	33	26	30	295
	Kvinna	21	19	12	15	22	12	15	27	24	21	27	37	252
	Total	35	33	31	37	49	40	38	54	56	54	53	67	547
Västmanlands län	Man	38	36	42	61	69	77	68	55	72	49	48	42	657
	Kvinna	26	30	31	44	61	69	45	37	41	43	43	40	510
	Total	64	66	73	105	130	146	113	92	113	92	91	82	1 167
Västra Götalands län	Man	131	156	140	132	251	200	211	231	201	177	193	162	2 185
	Kvinna	129	125	136	109	130	139	126	133	135	164	128	163	1 617
	Total	260	281	276	241	381	339	337	364	336	341	321	325	3 802
Umeå kommun	Man	23	41	22	23	61	61	34	40	59	45	39	20	468
	Kvinna	25	46	12	41	44	46	35	43	58	51	52	28	481
	Total	48	87	34	64	105	107	69	83	117	96	91	48	949
Total		1 230	1 091	1 138	1 290	1 731	1 793	1 697	1 683	1 667	1 491	1 398	1 368	17 577

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

Område	Kön	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Total
Blekinge län	Man	-	-	1	2	-	1	1	-	2	2	1	2	12
	Kvinna	2	1	2	2	2	-	3	1	3	5	2	2	25
	Total	2	1	3	4	2	1	4	1	5	7	3	4	37
Hallands län	Man	2	1	2	1	1	2	2	1	1	-	4	3	20
	Kvinna	6	2	12	2	9	8	5	7	2	5	12	14	84
	Total	8	3	14	3	10	10	7	8	3	5	16	17	104
Jämtlands län	Man	-	2	1	-	-	-	1	-	-	-	1	2	7
	Kvinna	6	2	5	4	1	1	1	1	2	1	3	4	31
	Total	6	4	6	4	1	1	2	1	2	1	4	6	38
Kalmar län	Man	1	1	3	1	2	-	-	1	2	-	2	4	17
	Kvinna	8	3	7	1	2	1	1	-	1	5	8	1	38
	Total	9	4	10	2	4	1	1	1	3	5	10	5	55
Kronobergs län	Man	-	1	3	-	-	1	-	-	-	5	-	-	5
	Kvinna	3	-	6	1	1	-	3	1	3	17	1	2	17
	Total	3	1	9	1	1	1	3	1	3	22	1	2	22
Norrbottens län	Man	26	19	13	12	3	5	6	3	6	5	12	22	132
	Kvinna	32	37	13	30	5	4	10	6	11	9	25	33	215
	Total	58	56	26	42	8	9	16	9	17	14	37	55	347
Skåne län	Man	39	22	31	19	29	30	24	30	24	30	47	37	362
	Kvinna	131	59	92	57	55	58	57	55	67	69	96	84	880
	Total	170	81	123	76	84	88	81	85	91	99	143	121	1 242
Södermanlands län	Man	7	-	6	-	-	2	-	1	2	3	7	-	28
	Kvinna	17	2	6	2	6	1	4	1	6	2	18	6	71
	Total	24	2	12	2	6	3	4	2	8	5	25	6	99
Värmlands län	Man	21	13	5	4	2	5	8	6	2	3	6	20	95
	Kvinna	48	24	26	12	13	13	10	7	10	14	18	43	238
	Total	69	37	31	16	15	18	18	13	12	17	24	63	333
Västernorrlands län	Man	11	19	7	2	5	2	1	-	1	1	8	8	65
	Kvinna	18	24	22	9	3	3	1	-	9	3	13	20	125
	Total	29	43	29	11	8	5	2	-	10	4	21	28	190
Västmanlands län	Man	10	6	2	4	3	-	1	-	-	1	10	6	43
	Kvinna	15	5	6	3	-	3	1	1	5	5	21	29	94
	Total	25	11	8	7	3	3	2	1	5	6	31	35	137
Västra Götalands län	Man	13	8	14	6	6	6	3	1	4	1	18	17	97
	Kvinna	39	23	53	19	21	18	5	12	10	18	34	53	305
	Total	52	31	67	25	27	24	8	13	14	19	52	70	402
Umeå kommun	Man	16	32	19	9	13	6	6	7	8	9	19	24	168
	Kvinna	35	48	34	18	15	9	11	9	8	11	30	57	285
	Total	51	80	53	27	28	15	17	16	16	20	49	81	453
Total		506	354	391	220	197	179	165	151	189	224	416	493	3 459

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

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total	
Fotgängare	1-3	1 615	4	41	25	1	261	13	9	7	1	40	2 017	-
	4-8	1 673	3	23	13	3	102	4	3	1	1	27	1 853	-
	9-15	162	3	1	2	-	38	4	3	2	-	4	219	-
	16-	9	-	-	-	-	17	-	1	1	-	1	29	-
	Total	3 459	10	65	40	4	418	21	16	11	2	72	4 118	-
Cykel	1-3	2 519	15	260	37	2	579	9	9	-	4	15	3 449	-
	4-8	1 427	10	140	10	2	173	6	8	-	4	13	1 793	-
	9-15	220	-	21	3	-	33	1	2	-	1	3	284	-
	16-	14	-	3	1	-	13	-	1	-	-	2	34	-
	Total	4 180	25	424	51	4	798	16	20	-	9	33	5 560	-
Moped	1-3	757	5	15	61	3	359	2	13	-	9	11	1 235	-
	4-8	247	1	3	20	1	102	1	5	-	7	3	390	-
	9-15	43	-	3	5	-	31	1	1	1	-	-	85	-
	16-	10	-	-	1	-	7	-	-	-	-	-	18	-
	Total	1 057	6	21	87	4	499	4	19	1	16	14	1 728	-
Motorcykel	1-3	236	-	1	-	11	83	2	3	-	18	4	358	-
	4-8	174	1	1	3	10	57	-	2	1	5	2	256	-
	9-15	34	-	-	-	3	20	-	1	-	3	-	61	-
	16-	23	-	1	-	1	15	-	1	-	-	-	41	-
	Total	467	1	3	3	25	175	2	7	1	26	6	716	-
Personbil	1-3	2 410	3	4	8	23	3 952	69	308	9	296	80	7 162	-
	4-8	358	1	-	-	2	296	7	37	3	28	12	744	-
	9-15	156	-	-	-	-	85	5	17	-	9	6	278	-
	16-	56	-	-	-	-	37	1	15	-	2	3	114	-
	Total	2 980	4	4	8	25	4 370	82	377	12	335	101	8 298	-
Buss	1-3	155	1	-	-	-	24	1	22	-	2	1	206	-
	4-8	32	-	-	-	-	4	-	4	-	-	-	40	-
	9-15	7	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	7	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2	-
	Total	194	1	-	-	-	28	1	28	-	2	1	255	-
Spårb.ford.	1-3	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-
	4-8	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-
Lastbil	1-3	81	-	-	-	-	39	4	22	-	4	6	156	-
	4-8	12	-	-	-	-	4	1	4	1	-	2	24	-
	9-15	7	-	-	-	-	1	1	2	-	-	-	11	-
	16-	1	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	4	-
	Total	101	-	-	-	-	44	6	31	1	4	8	195	-
Övrigt	1-3	72	-	-	-	-	20	3	3	-	-	9	107	-
	4-8	31	-	-	-	-	4	-	1	-	-	2	38	-
	9-15	8	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	10	-
	16-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-
	Total	113	-	-	-	-	25	3	4	-	-	12	157	-
Total		12 560	47	517	189	62	6 357	135	502	26	394	247	21 036	-

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

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	19	-	-	-	-	6	1	-	-	-	-	26
	4-8	17	-	-	1	-	3	-	-	-	-	1	22
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	37	-	-	1	-	9	1	-	-	-	1	49
Cykel	1-3	70	1	7	2	-	15	1	1	-	-	-	97
	4-8	36	-	1	1	-	5	1	-	-	-	-	44
	9-15	6	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	7
	16-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	Total	112	1	11	3	-	20	2	1	-	-	-	150
Moped	1-3	38	2	2	5	-	24	-	-	-	1	-	72
	4-8	11	1	-	2	-	6	-	-	-	-	-	20
	9-15	2	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	6
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	51	3	2	7	-	34	-	-	-	1	-	98
Motorcykel	1-3	6	-	-	-	-	5	-	-	-	2	-	13
	4-8	7	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	9
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	Total	13	-	-	-	-	7	-	-	-	2	1	23
Personbil	1-3	76	-	-	1	1	91	1	5	-	11	2	188
	4-8	6	-	-	-	1	14	1	1	-	1	-	24
	9-15	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
	16-	1	-	-	-	-	2	-	2	-	-	-	5
	Total	85	-	-	1	2	108	2	8	-	12	2	220
Buss	1-3	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	2
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	2
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
Övrigt	1-3	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3
Total		299	4	13	12	2	183	5	9	-	16	4	547

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

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	42	-	-	1	-	8	1	-	-	-	1	53
	4-8	59	-	-	-	-	3	-	-	-	-	1	63
	9-15	2	-	-	1	-	3	-	-	-	-	-	6
	16-	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3
	Total	104	-	-	2	-	16	1	-	-	-	2	125
Cykel	1-3	199	-	17	6	-	44	-	-	-	-	1	267
	4-8	147	1	14	1	-	16	-	-	-	-	1	180
	9-15	18	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	22
	16-	1	-	1	-	-	3	-	-	-	-	1	6
	Total	365	1	32	7	-	67	-	-	-	-	3	475
Moped	1-3	79	-	-	6	-	43	-	1	-	1	-	130
	4-8	25	-	-	2	-	12	-	-	-	1	-	40
	9-15	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	4
	16-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	Total	106	-	-	8	-	58	-	1	-	2	-	175
Motorcykel	1-3	15	-	-	-	-	4	-	-	-	-	1	20
	4-8	11	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	15
	9-15	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3
	16-	2	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	5
	Total	29	-	-	-	-	12	-	1	-	-	1	43
Personbil	1-3	140	-	-	-	5	212	1	21	-	18	7	404
	4-8	18	-	-	-	-	13	-	-	-	1	1	33
	9-15	11	-	-	-	-	7	1	2	-	-	2	23
	16-	5	-	-	-	-	2	-	1	-	-	1	9
	Total	174	-	-	-	5	234	2	24	-	19	11	469
Buss	1-3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	6	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	8
	4-8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	2
	16-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
	Total	8	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	12
Övrigt	1-3	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	4-8	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
Total		797	1	32	17	5	387	3	30	-	21	17	1 310

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

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	15	-	1	-	-	1	-	1	-	-	-	18
	4-8	22	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	24
	9-15	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	38	-	1	-	1	3	-	1	-	-	-	44
Cykel	1-3	15	-	1	-	-	8	-	-	-	-	-	24
	4-8	11	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	13
	9-15	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Total	28	-	3	-	-	9	-	-	-	-	-	40
Moped	1-3	4	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	8
	4-8	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	9-15	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	Total	5	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	12
Motorcykel	1-3	5	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	6
	4-8	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	2
	9-15	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
	16-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	Total	7	-	1	-	-	3	-	-	-	1	-	12
Personbil	1-3	40	-	-	-	-	77	1	5	-	15	2	140
	4-8	7	-	-	-	-	2	1	1	-	1	-	12
	9-15	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
	16-	3	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	5
	Total	52	-	-	-	-	81	2	6	-	17	2	160
Buss	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	1	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	3
Övrigt	1-3	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
Total		132	-	5	-	1	104	2	9	-	18	2	273

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

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	26	-	1	-	-	6	-	-	-	-	-	33
	4-8	28	-	-	1	-	4	-	-	-	-	-	33
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	55	-	1	1	-	10	-	-	-	-	-	67
Cykel	1-3	57	-	9	-	-	22	-	-	-	-	1	89
	4-8	37	-	2	1	-	5	1	1	-	-	-	47
	9-15	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	2
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	95	-	11	2	-	27	1	1	-	-	1	138
Moped	1-3	11	1	-	1	-	11	-	-	-	-	-	24
	4-8	5	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	9
	9-15	1	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	3
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	17	1	-	2	-	16	-	-	-	-	-	36
Motorcykel	1-3	14	-	1	-	-	2	-	-	-	-	-	17
	4-8	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	4
	9-15	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	18	-	1	-	-	5	-	-	-	-	-	24
Personbil	1-3	102	-	-	-	-	77	1	3	-	20	1	204
	4-8	22	-	-	-	-	17	-	2	-	6	1	48
	9-15	4	-	-	-	-	4	-	1	-	1	1	11
	16-	4	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	5
	Total	132	-	-	-	-	99	1	6	-	27	3	268
Buss	1-3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	4-8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
Övrigt	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
	4-8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2
Total		322	1	13	5	-	158	2	7	-	27	5	540

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

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	5	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1	8
	4-8	17	-	2	-	-	1	-	-	-	-	1	21
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	2
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	22	-	2	-	-	3	-	1	-	-	3	31
Cykel	1-3	22	-	4	-	-	8	-	1	-	-	1	36
	4-8	11	-	3	-	-	3	-	-	-	-	1	18
	9-15	3	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	36	-	7	-	-	12	-	1	-	-	2	58
Moped	1-3	7	-	-	1	2	2	-	-	-	-	-	12
	4-8	5	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-	8
	9-15	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	12	-	-	2	2	5	-	-	-	-	-	21
Motorcykel	1-3	4	-	-	-	-	1	-	-	-	2	-	7
	4-8	1	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	3
	9-15	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	2
	16-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	Total	7	-	-	1	2	1	-	-	-	3	-	14
Personbil	1-3	68	-	-	-	-	34	1	10	-	18	1	132
	4-8	13	-	-	-	-	4	-	1	-	4	-	22
	9-15	3	-	-	-	-	4	1	-	-	1	-	9
	16-	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3
	Total	85	-	-	-	-	44	2	11	-	23	1	166
Buss	1-3	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
	4-8	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	4
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	3	-	-	-	-	3	-	1	-	2	-	9
	4-8	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	5	-	-	-	-	4	-	1	-	2	-	12
Övrigt	1-3	2	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	3
	4-8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	4	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	5
Total		173	-	9	3	4	71	2	15	-	28	6	311

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

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	131	-	-	-	-	7	-	-	-	-	1	139
	4-8	191	-	1	4	-	4	-	1	-	-	-	201
	9-15	24	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Total	347	2	1	4	-	11	-	1	-	-	1	367
Cykel	1-3	63	-	4	2	-	6	-	-	-	-	-	75
	4-8	88	-	4	-	-	2	-	-	-	-	-	94
	9-15	12	-	2	-	-	-	-	-	-	-	1	15
	16-	3	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4
	Total	166	-	10	2	-	9	-	-	-	-	1	188
Moped	1-3	19	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	24
	4-8	13	-	1	1	-	3	-	-	-	1	-	19
	9-15	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Total	34	-	1	1	-	9	-	-	-	1	-	46
Motorcykel	1-3	6	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	8
	4-8	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	Total	12	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	15
Personbil	1-3	98	-	-	-	-	115	4	10	-	16	1	244
	4-8	19	-	-	-	-	7	-	1	-	1	1	29
	9-15	9	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1	12
	16-	3	-	-	-	-	2	-	3	-	1	-	9
	Total	129	-	-	-	-	126	4	14	-	18	3	294
Buss	1-3	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	2
	4-8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	2	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	4
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	5	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	6
	4-8	1	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	3
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	7	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	10
Övrigt	1-3	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	16
	4-8	6	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	7
	9-15	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Total	23	-	-	-	-	1	-	1	-	-	1	26
Total		720	2	12	7	-	161	4	19	-	19	6	950

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

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	633	2	21	8	-	106	5	3	-	-	8	786
	4-8	538	2	12	3	-	40	-	1	-	1	3	600
	9-15	70	1	1	1	-	12	1	1	-	-	2	89
	16-	1	-	-	-	-	7	-	1	-	-	-	9
	Total	1 242	5	34	12	-	165	6	6	-	1	13	1 484
Cykel	1-3	957	8	103	14	-	260	5	4	-	2	4	1 357
	4-8	494	6	55	3	2	80	1	3	-	2	4	650
	9-15	73	-	8	1	-	13	1	1	-	-	1	98
	16-	2	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	6
	Total	1 526	14	166	18	2	357	7	8	-	4	9	2 111
Moped	1-3	243	-	8	15	-	119	-	7	-	2	4	398
	4-8	82	-	1	4	-	29	1	1	-	2	2	122
	9-15	13	-	3	1	-	8	1	1	-	-	-	27
	16-	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	5
	Total	341	-	12	20	-	158	2	9	-	4	6	552
Motorcykel	1-3	89	-	-	-	8	22	1	2	-	9	1	132
	4-8	64	1	-	2	5	23	-	-	-	1	1	97
	9-15	11	-	-	-	1	9	-	-	-	1	-	22
	16-	4	-	1	-	-	6	-	-	-	-	-	11
	Total	168	1	1	2	14	60	1	2	-	11	2	262
Personbil	1-3	653	-	2	3	6	1 378	21	82	1	50	27	2 223
	4-8	96	-	-	-	1	80	3	13	-	4	9	206
	9-15	44	-	-	-	-	24	-	3	-	2	1	74
	16-	12	-	-	-	-	9	-	3	-	-	-	24
	Total	805	-	2	3	7	1 491	24	101	1	56	37	2 527
Buss	1-3	96	1	-	-	-	10	1	6	-	-	1	115
	4-8	23	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	26
	9-15	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	16-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
	Total	122	1	-	-	-	12	1	8	-	-	1	145
Spårvagn	1-3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Lastbil	1-3	18	-	-	-	-	14	2	9	-	-	2	45
	4-8	5	-	-	-	-	-	1	3	-	-	1	10
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2
	Total	24	-	-	-	-	14	3	14	-	-	3	58
Övrigt	1-3	19	-	-	-	-	7	1	-	-	-	7	34
	4-8	8	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1	11
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	27	-	-	-	-	9	1	-	-	-	9	46
Total		4 256	21	215	55	23	2 266	45	148	1	76	80	7 186

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

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	42	-	2	1	-	6	-	1	-	-	4	56
	4-8	53	-	-	-	-	5	-	-	-	-	3	61
	9-15	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	99	-	2	1	-	11	-	1	-	-	7	121
Cykel	1-3	85	1	5	2	-	25	1	-	-	-	1	120
	4-8	35	-	5	1	-	8	-	1	-	-	-	50
	9-15	7	-	1	-	-	3	-	-	-	-	-	11
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Total	128	1	11	3	-	36	1	1	-	-	1	182
Moped	1-3	29	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	38
	4-8	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	4
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	32	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	43
Motorcykel	1-3	5	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	9
	4-8	6	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	7
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	Total	14	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	19
Personbil	1-3	122	-	-	1	-	105	-	5	-	16	2	251
	4-8	14	-	-	-	-	12	-	-	-	1	-	27
	9-15	8	-	-	-	-	4	-	1	-	-	-	13
	16-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	Total	147	-	-	1	-	121	-	6	-	17	2	294
Buss	1-3	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	5	-	-	-	-	2	1	-	-	-	-	8
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	5	-	-	-	-	2	1	1	-	-	-	9
Övrigt	1-3	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	2
	4-8	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	3
Total		425	1	13	5	-	187	4	10	-	17	10	672

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

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	151	-	6	3	-	14	-	-	-	1	3	178
	4-8	173	1	3	-	-	5	-	-	-	-	1	183
	9-15	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
	16-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	Total	333	1	9	3	-	20	-	-	-	1	4	371
Cykel	1-3	175	2	21	2	-	21	-	-	-	-	2	223
	4-8	111	-	9	-	-	3	1	-	-	-	-	124
	9-15	8	-	1	-	-	2	-	-	-	1	-	12
	16-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1	3
	Total	294	2	31	2	-	28	1	-	-	1	3	362
Moped	1-3	59	-	-	7	-	19	-	-	-	2	-	87
	4-8	13	-	-	2	1	-	-	-	-	-	-	16
	9-15	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	2
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Total	73	-	-	10	1	20	-	-	-	2	-	106
Motorcykel	1-3	22	-	-	-	-	7	-	-	-	3	-	32
	4-8	7	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	9
	9-15	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Total	34	-	-	-	-	9	-	-	-	3	-	46
Personbil	1-3	258	-	1	-	8	275	1	27	-	36	3	609
	4-8	25	-	-	-	-	16	-	3	-	2	-	46
	9-15	12	-	-	-	-	5	-	1	-	1	-	19
	16-	3	-	-	-	-	3	-	1	-	-	-	7
	Total	298	-	1	-	8	299	1	32	-	39	3	681
Buss	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	11	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	12
	4-8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	9-15	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	12	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	14
Övrigt	1-3	15	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	17
	4-8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	18	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	20
Total		1 062	3	41	15	9	380	2	32	-	46	10	1 600

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

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	73	-	-	1	-	7	-	1	-	-	14	96
	4-8	110	-	-	-	-	8	-	-	-	-	15	133
	9-15	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	190	-	-	1	-	15	-	1	-	-	29	236
Cykel	1-3	38	-	2	-	-	10	-	-	-	-	-	50
	4-8	16	-	1	-	-	7	-	-	-	1	-	25
	9-15	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	55	-	4	-	-	17	-	-	-	1	-	77
Moped	1-3	30	-	1	5	1	12	-	-	-	-	1	50
	4-8	5	-	-	-	-	5	-	2	-	-	-	12
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	36	-	1	5	1	17	-	2	-	-	1	63
Motorcykel	1-3	8	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	10
	4-8	5	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	6
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	Total	14	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	18
Personbil	1-3	109	1	1	-	-	130	3	15	-	14	3	276
	4-8	21	-	-	-	-	13	-	1	-	1	-	36
	9-15	8	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	11
	16-	3	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	4
	Total	141	1	1	-	-	145	3	18	-	15	3	327
Buss	1-3	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	4-8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	8	-	-	-	-	2	-	3	-	-	-	13
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	8	-	-	-	-	2	-	3	-	-	-	13
Övrigt	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Total		446	1	6	6	1	201	3	24	-	16	33	737

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

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	47	-	1	1	-	18	1	-	-	-	-	68
	4-8	87	-	1	-	-	5	1	-	-	-	-	94
	9-15	3	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	8
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	137	-	2	1	-	28	2	-	-	-	-	170
Cykel	1-3	253	-	21	1	-	45	-	1	-	-	-	321
	4-8	144	-	11	1	-	11	-	-	-	-	-	167
	9-15	13	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	15
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Total	411	-	33	3	-	56	-	1	-	-	-	504
Moped	1-3	40	-	1	4	-	16	-	-	-	-	-	61
	4-8	10	-	-	-	-	2	-	-	-	1	-	13
	9-15	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	16-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	2
	Total	55	-	1	5	-	18	-	-	-	1	-	80
Motorcykel	1-3	7	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	10
	4-8	10	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	12
	9-15	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	16-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	Total	19	-	-	-	1	6	-	-	-	-	-	26
Personbil	1-3	133	2	-	-	-	263	1	21	-	10	4	434
	4-8	28	-	-	-	-	24	1	1	-	-	-	54
	9-15	7	-	-	-	-	4	1	1	-	-	-	13
	16-	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1	6
	Total	171	2	-	-	-	293	3	23	-	10	5	507
Buss	1-3	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	2	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	4
	4-8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2
	9-15	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	5	-	-	-	-	1	-	1	-	-	1	8
Övrigt	1-3	1	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	4
	4-8	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Total	3	-	-	-	-	3	-	1	-	-	-	7
Total		802	2	36	9	1	406	5	26	-	11	6	1 304

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

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	174	1	4	9	1	76	4	3	7	-	6	285
	4-8	200	-	3	3	2	22	2	1	1	-	2	236
	9-15	25	-	-	-	-	16	3	1	2	-	1	48
	16-	3	-	-	-	-	7	-	-	1	-	1	12
	Total	402	1	7	12	3	121	9	5	11	-	10	581
Cykel	1-3	329	1	40	6	1	87	2	2	-	2	5	475
	4-8	214	3	27	2	-	29	2	2	-	1	7	287
	9-15	65	-	6	-	-	8	-	1	-	-	1	81
	16-	5	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	8
	Total	613	4	73	9	1	125	4	6	-	3	13	851
Moped	1-3	152	2	1	16	-	84	-	5	-	3	6	269
	4-8	64	-	1	8	-	34	-	2	-	2	1	112
	9-15	17	-	-	2	-	12	-	-	1	-	-	32
	16-	4	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	6
	Total	237	2	2	26	-	132	-	7	1	5	7	419
Motorcykel	1-3	45	-	-	-	3	28	1	-	-	2	2	81
	4-8	50	-	-	-	3	20	-	2	1	3	-	79
	9-15	9	-	-	-	1	6	-	1	-	1	-	18
	16-	6	-	-	-	1	3	-	-	-	-	-	10
	Total	110	-	-	-	8	57	1	3	1	6	2	188
Personbil	1-3	528	-	-	3	3	964	28	93	8	65	25	1 717
	4-8	86	1	-	-	-	90	1	13	3	5	-	199
	9-15	42	-	-	-	-	25	2	6	-	4	1	80
	16-	14	-	-	-	-	13	1	4	-	-	1	33
	Total	670	1	-	3	3	1 092	32	116	11	74	27	2 029
Buss	1-3	40	-	-	-	-	9	-	-	-	1	-	50
	4-8	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
	9-15	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	48	-	-	-	-	9	-	-	-	1	-	58
Spårvagn	1-3	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	4-8	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
Lastbil	1-3	17	-	-	-	-	12	-	4	-	2	2	37
	4-8	2	-	-	-	-	2	-	-	1	-	-	5
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Total	20	-	-	-	-	14	-	4	1	2	2	43
Övrigt	1-3	13	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	18
	4-8	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	5
	9-15	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	21	-	-	-	-	5	-	-	-	-	1	27
Total		2 129	8	82	50	15	1 555	46	141	25	91	62	4 204

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

Färdssätt	ISS	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	Buss	Lastbil	Spårb.ford.	Djur	Övrigt	Total
Fotgängare	1-3	257	1	5	1	-	4	1	-	-	-	2	271
	4-8	178	-	1	1	-	1	1	-	-	-	-	182
	9-15	16	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	17
	16-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	Total	453	1	6	2	-	6	2	-	-	-	2	472
Cykel	1-3	256	2	26	2	1	28	-	-	-	-	-	315
	4-8	83	-	6	-	-	4	-	1	-	-	-	94
	9-15	12	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	13
	16-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2
	Total	351	2	32	2	1	35	-	1	-	-	-	424
Moped	1-3	46	-	2	1	-	11	2	-	-	-	-	62
	4-8	11	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	13
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	Total	58	-	2	1	-	14	2	-	-	-	-	77
Motorcykel	1-3	10	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	13
	4-8	9	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	10
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	Total	22	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	26
Personbil	1-3	83	-	-	-	-	231	6	11	-	7	2	340
	4-8	3	-	-	-	-	4	-	-	-	1	-	8
	9-15	4	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	7
	16-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Total	91	-	-	-	-	237	6	12	-	8	2	356
Buss	1-3	13	-	-	-	-	-	-	14	-	-	-	27
	4-8	-	-	-	-	-	1	-	3	-	-	-	4
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
	Total	14	-	-	-	-	1	-	18	-	-	-	33
Spårvagn	1-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastbil	1-3	3	-	-	-	-	1	1	-	-	-	2	7
	4-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9-15	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	3	-	-	-	-	1	2	-	-	-	2	8
Övrigt	1-3	2	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	3
	4-8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	9-15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	16-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	5	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	6
Total		997	3	40	5	1	298	12	32	-	8	6	1 402

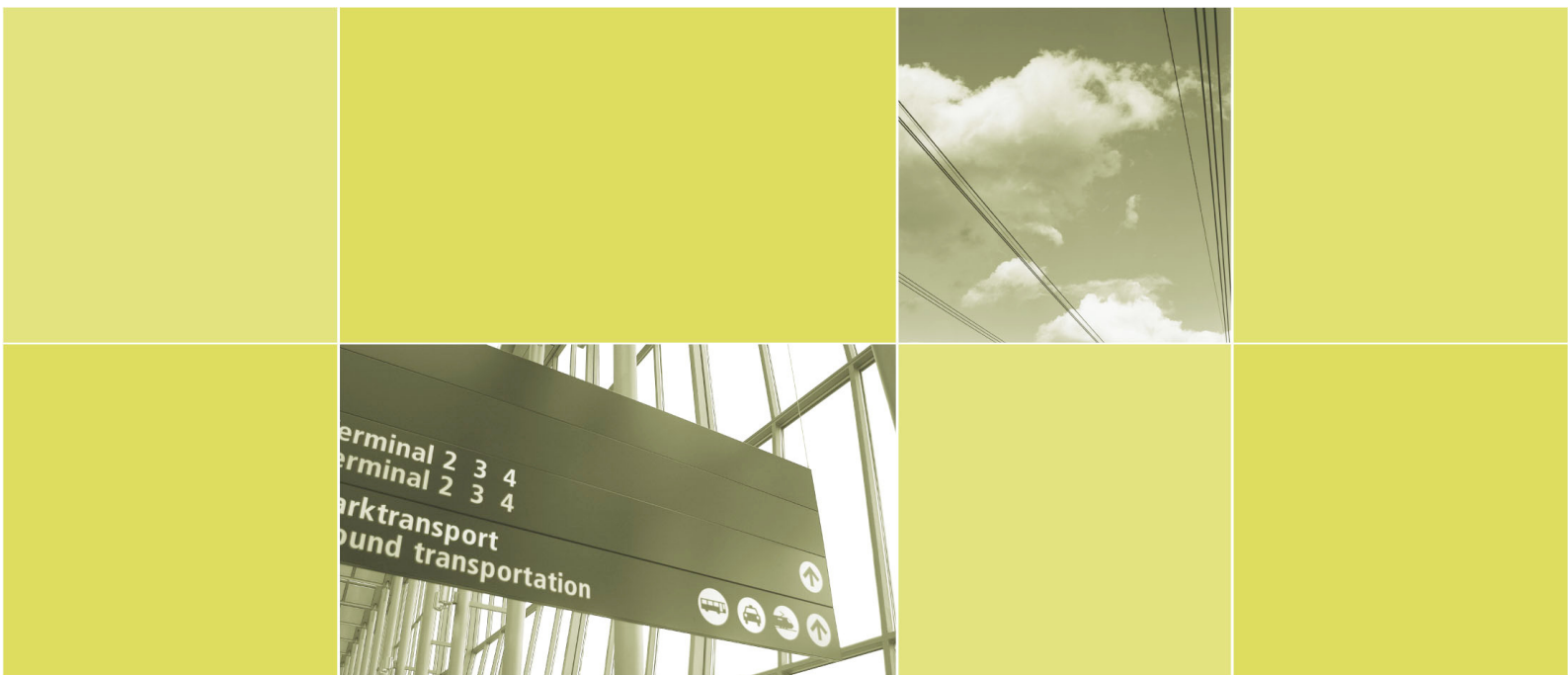
Bilaga 4: Svensk-engelsk ordlista / List of terms

Allmän väg	<i>Public road</i>	Kan ej anges	<i>Uncertain or unknown</i>
Annan olyckshändelse	<i>Other accident</i>	Karosseri	<i>Body</i>
Annan/annat	<i>Other</i>	Klockslag	<i>Hour of the day</i>
Annat fordon, singel	<i>Other vehicle, single</i>	Kommun	<i>Municipality</i>
Antal	<i>Number of</i>	Korsväg	<i>Intersection</i>
Avsväng	<i>Turn at intersections</i>	-med avsväng	<i>-with turns</i>
-samma körriktning	<i>-in the same direction</i>	-utan avsväng	<i>-without turns</i>
-motsatt körriktning	<i>-in the opposite direction</i>	-motsatt körriktning	<i>-opposite direction</i>
Backning	<i>Reversing</i>	Kvinna/kvinnor	<i>Female/females</i>
Befolkning	<i>Population</i>	Kvot	<i>Rate</i>
Bil	<i>Car</i>	Kvot per 100 olyckor	<i>Rate per 100 accidents</i>
Buss	<i>Bus</i>	Kön	<i>Sex</i>
		Körkort	<i>Driving license</i>
		Körsträcka	<i>Distance travelled</i>
Cykel	<i>Bicycle</i>	Land	<i>Country</i>
Cykelbana	<i>Bicycle path</i>	Lastbil	<i>Lorry</i>
Cyklist	<i>Cyclist</i>	-lätt	<i>-light</i>
Cylindervolym	<i>Cylinder volume</i>	-tung	<i>-heavy</i>
		-med släp	<i>-with trailer</i>
Dagsljus	<i>Daylight</i>	-utan släp	<i>-without trailer</i>
Djur	<i>Animal</i>	Ljuszförhållanden	<i>Light conditions</i>
Drunkning	<i>Drowning</i>	Län	<i>County</i>
Därav (delaktiga)	<i>Of which (involved)</i>	Län m.m. där olyckorna	<i>County, etc. where the</i>
Dödade	<i>Killed</i>	ägt rum	<i>accidents took place</i>
Dödade och/eller	<i>Killed and/or</i>	Länsväg	<i>County road</i>
skadade personer	<i>injured persons</i>	Lördag	<i>Saturday</i>
Dödlig utgång	<i>Fatal accident</i>		
		Man/män	<i>Male/males</i>
Ej tätbebyggt område	<i>Rural area</i>	Med	<i>With</i>
Elementtyp	<i>Type of element</i>	Medeltal olyckor	<i>Average number of</i>
Eller tidigare	<i>Or earlier</i>	per timme	<i>accidents per hour</i>
Endast	<i>Only</i>	Minibuss	<i>Minibus</i>
Enskild väg	<i>Private road</i>	Misstänkt alkohol-	<i>Suspected influence</i>
Europaväg	<i>European highway</i>	påverkan	<i>of alcohol</i>
Fordon	<i>Vehicle</i>	Moped, singel	<i>Moped, single</i>
Fordonstyp	<i>Type of vehicle</i>	Mopedist	<i>Mopedist</i>
Fotgängare	<i>Pedestrian</i>	Motorcykel	<i>Motorcycle</i>
Fredag	<i>Friday</i>	-lätt	<i>-light</i>
Förare	<i>Driver</i>	-tung	<i>-heavy</i>
Förare och/eller	<i>Drivers and/or</i>	Motorfordon	<i>Motor vehicle</i>
passagerare av	<i>passengers of</i>	-moped	<i>-moped</i>
		-cykel	<i>-bicycle</i>
Gata	<i>Street</i>	-gående	<i>-pedestrian</i>
Gryning	<i>Dawn</i>	-vilt	<i>-game</i>
Gående	<i>Pedestrian</i>	Motorfordon, singel	<i>Motor vehicle, single</i>
Hastighet	<i>Speed</i>	Motorfordonsolyckor	<i>Motor vehicle accidents</i>
Hastighetsbegränsning	<i>Speed limit</i>	Motorväg	<i>Motorway</i>
Hela riket	<i>The whole country, Sweden</i>	Månad	<i>Month</i>
Hjort	<i>Deer</i>	Måndag	<i>Monday</i>
Hästfordon	<i>Horse-drawn vehicle</i>	Mörker	<i>Darkness</i>
		Möte	<i>Oncoming vehicle</i>
Is eller snö på vägbanan	<i>Ice or snow on roadway</i>		
Järnvägsfordon	<i>Railway vehicle</i>		
Järnvägsolyckor	<i>Railway accidents</i>		

Okänd/okänt	<i>Unknown</i>	Tankbil	<i>Tank lorry</i>
Olyckor	<i>Accidents</i>	Timmerbil	<i>Timber lorry</i>
Olyckor med annan	<i>Accidents with other</i>	Tisdag	<i>Tuesday</i>
personskada	<i>personal injury</i>	Tjänstevikt	<i>Kerb weight</i>
-lindrig	<i>-slight</i>	Torsdag	<i>Thursday</i>
-svår	<i>-severe</i>	Totalvikt	<i>Total weight</i>
Olyckor med dödlig utgång	<i>Fatal accidents</i>	Trafikanter	<i>Road users</i>
Olyckstyp	<i>Type of accident</i>	Trafikantgrupper	<i>Groups of road users</i>
Omkörning och filbyte	<i>Overtaking and lane-changing</i>	Trafikelement	<i>Traffic elements</i>
Område	<i>Area</i>	Trafikmiljö	<i>Traffic environment</i>
Onsdag	<i>Wednesday</i>	Traktor	<i>Tractor</i>
		Tågolyckor	<i>Train accidents</i>
Passagerarantal	<i>Number of passengers</i>	Tättbebyggt område	<i>Urban area</i>
Passagerare	<i>Passenger</i>		
Per 100 000 invånare	<i>Per 100 000 inhabitants</i>	U-sväng	<i>U-turn</i>
Personbil	<i>Passenger car</i>	Under	<i>Less than</i>
-med släp	<i>-with trailer</i>	Uppgift saknas	<i>Information not available</i>
-utan släp	<i>-without trailer</i>	Upphinnande	<i>Rear end collision</i>
Personskada	<i>Personal injury</i>	Utan	<i>Without</i>
-lindrig	<i>-slight</i>	Utanför	<i>Outside</i>
-svår	<i>-severe</i>	Utfärdat	<i>Issued</i>
På 100 000 000 körda kilometer	<i>Per 100 000 000 kilometer traveled</i>	Utländska	<i>Foreign</i>
På 100 000 av medelbefolkning	<i>Per 100 000 of the average population</i>	Veckodag	<i>Week day</i>
På 100 000 registrerade motorfordon	<i>Per 100 000 registered motor vehicles</i>	Vilt	<i>Game</i>
		Vägbana	<i>Road</i>
		-torr	<i>-dry</i>
		-våt	<i>-wet</i>
Ren	<i>Reindeer</i>	Vägbeläggning	<i>Road surface</i>
Risken att dödas/skadas svårt	<i>The risk of being killed/severely injured</i>	Vägkategori	<i>Road category</i>
Riksväg	<i>National trunk road</i>	Väglag	<i>Road conditions</i>
Rondell	<i>Roundabout</i>	Vägnummer	<i>Road number</i>
Rådjur	<i>Roe deer</i>	Vägrafikolyckor	<i>Road traffic accidents</i>
		Vägtyp	<i>Type of road</i>
Samtliga	<i>All</i>	Ålder	<i>Age</i>
Singel	<i>Single</i>	År	<i>Year</i>
Skadade personer	<i>Injured persons</i>		
-lindrigt	<i>-slightly</i>	Älg	<i>Elk</i>
-svår	<i>-severely</i>		
Skadeföljd	<i>Severity of injury</i>	Övergångsställe/trottoar	<i>Crossing/sidewalk</i>
Skymning	<i>Twilight</i>	Övrig/övriga	<i>Other</i>
Skåpbil	<i>Delivery van</i>		
Spårvagn	<i>Tram</i>		
Sträcka	<i>Distance</i>		
Summa	<i>Total</i>		
Söndag	<i>Sunday</i>		

SIKA är en myndighet som arbetar inom transport- och kommunikationsområdet. Våra huvudsakliga uppgifter är att göra analyser, nulägesbeskrivningar och andra utredningar åt regeringen, att utveckla prognos- och planeringsmetoder och att ansvara för den officiella statistiken.

Utredningarna publiceras i serierna *SIKA Rapport* och *SIKA PM*. Statistiken publiceras i serien *SIKA Statistik*, i tidskriften *SIKA Kommunikationer* samt i årsboken *Transporter och kommunikationer*. Samtliga publikationer finns tillgängliga på SIKA:s webbplats www.sika-institute.se.



Statens institut för kommunikationsanalys
Akademigatan 2, 831 40 Östersund
Telefon 063-14 00 00
Fax 063-14 00 10
e-post sika@sika-institute.se
Internet: www.sika-institute.se

