



Vägtrafikskador 2012

Beskrivning av statistiken

Vägtrafikskador 2012 Beskrivning av
statistiken

Trafikanalys

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2013-04-25

I denna beskrivning redovisas först administrativa och legala uppgifter om undersökningen samt dess syfte och historik. Därefter redovisas undersökningens innehåll och tillförlitlighet samt hur den genomförs och hur man kan ta del av resultaten.

Innehåll

A	Allmänna uppgifter	2
A.1	Ämnesområde	2
A.2	Statistikområde	2
A.3	SOS-klassificering	2
A.4	Statistikansvarig.....	2
A.5	Statistikproducent	2
A.6	Uppgiftsskyldighet.....	2
A.7	Sekretess och regler för behandling av personuppgifter.....	3
A.8	Gallringsföreskrifter.....	3
A.9	EU-reglering.....	3
A.10	Syfte och historik	3
A.11	Statistikanvändning.....	3
A.12	Uppläggning och genomförande.....	3
A.13	Internationell rapportering	4
A.14	Planerade förändringar i kommande undersökningar	4
B	Kvalitetsdeklaration	5
B.0	Inledning	5
B.1	Innehåll	5
B.2	Tillförlitlighet.....	6
B.3	Aktualitet.....	7
B.4	Jämförbarhet och sam användbarhet	8
B.5	Tillgänglighet och förståelighet	9
C	Blankett	10

A Allmänna uppgifter

A.1 Ämnesområde

Ämnesområde: Transporter och kommunikationer

A.2 Statistikområde

Statistikområde: Vägtrafik

A.3 SOS-klassificering

Tillhör SOS: Ja



För undersökningar som ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) gäller särskilda regler när det gäller kvalitet och tillgänglighet, se förordningen om den officiella statistiken (2001:100)

A.4 Statistikansvarig

<i>Myndighet/organisation:</i>	Trafikanalys
<i>Postadress:</i>	Sveavägen 90, 113 59 Stockholm
<i>Besöksadress:</i>	Akademigatan 2, Östersund
<i>Kontaktperson:</i>	Maria Melkersson
<i>Telefon:</i>	010-414 42 16
<i>Telefax:</i>	010-414 42 20
<i>E-post:</i>	maria.melkersson@trafa.se

A.5 Statistikproducent

<i>Myndighet/organisation:</i>	Trafikanalys
<i>Postadress:</i>	Sveavägen 90, 113 59 Stockholm
<i>Besöksadress:</i>	Akademigatan 2, Östersund
<i>Kontaktperson:</i>	Maria Melkersson
<i>Telefon:</i>	010-414 42 16
<i>Telefax:</i>	010-414 42 20
<i>E-post:</i>	maria.melkersson@trafa.se

A.6 Uppgiftsskyldighet

Uppgiftsskyldighet föreligger enligt lagen om den officiella statistiken (2001:99) och förordningen om den officiella statistiken (2001:100). Statistiken om vägtrafikskadade baseras på polisens rapportering. Polisen redovisar uppgifter på särskild blankett (se Bilaga C) och i övrigt i former som anges i kungörelse

(SFS 1965:561) om statistiska uppgifter angående vägfrikolyckor (senast ändrad genom SFS 2008:1166).

A.7 Sekretess och regler för behandling av personuppgifter

I myndigheternas särskilda verksamhet för framställning av statistik gäller sekretess enligt 24 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Vid automatiserad behandling av personuppgifter gäller reglerna i personuppgiftslagen (1998:204). På statistikområdet finns dessutom särskilda regler för personuppgiftsbehandling i lagen (2001:99) och förordningen (2001:100) om den officiella statistiken.

A.8 Gallringsföreskrifter

Trafikanalys är registeransvarig myndighet och ansvarar för gallring och arkivering av materialet.

A.9 EU-reglering

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

A.10 Syfte och historik

Statistiken ska redovisa polisrapporterade skador och olyckor i vägfrik där minst ett fordon i rörelse är inblandat. Redovisningen är en del av arbetet med att beskriva trafiksäkerheten och dess utveckling. Uppgifterna ska ge underlag för att analysera problem samt åtgärder och effekter av åtgärder.

Statistik har i producerats sedan 1935. Statistiken baseras på uppgifter från polisen om trafikolyckor med personskada, vilka inhämtas i samband med polisens rapportering från olycksplatsen.

A.11 Statistikanvändning

Statistiken används inom trafiksäkerhetsarbetet, forskning och utredning, samt inom utbildnings- och informationsarbete. Användare är bland annat departement, riksdagens trafikutskott, Transportstyrelsen, konsulter, högskolor och universitet, försäkringsbolagen, intresseorganisationer, bilindustrin samt media.

A.12 Uppläggning och genomförande

Statistiken över polisrapporterade skador och olyckor i vägfrik bygger på en undersökning som pågår kontinuerligt under året. Polisen ska på olycksplatsen upprätta en trafikmålsanteckning om när, var och hur olyckan inträffat. Vidare lämnas uppgifter om hastighet, vägtyp, väderleksförhållanden och trafikmiljö. Dessa uppgifter läggs sedan i en databas (STRADA) hos Transportstyrelsen.

Uppgifterna kvalitetsgranskas av Transportstyrelsen. Kompletterande information om trafikanter inhämtas från Trafikverkets djupstudier, Registret över totalbefolkningen (SCB), Rättsmedicinalverkets obduktionsregister och Körkortsregistret. Information om fordon kompletteras med uppgifter från Vägtrafikregistret. Transportstyrelsen skickar därefter en databas till Trafikanalys. Trafikanalys sammanställer årligen de tabeller som utgör den officiella statistiken. Tabellerna publiceras på Trafikanalys webbplats www.trafa.se.

A.13 Internationell rapportering

Resultat från undersökningen rapporteras till Eurostat och UNECE. Grunddata levereras till EU:s olycksdatabas CARE. Från och med avseende år 2009 levererar vissa länder och däribland Sverige data till CADaS (Common Accident Data Set). Data som levereras är microdata kodat på ett speciellt sätt.

A.14 Planerade förändringar i kommande undersökningar

Inga planerade förändringar är beslutade i dagsläget.

B Kvalitetsdeklaration

B.0 Inledning

Vägfrikaskadestatistiken redovisar årligen de vägfrikakolyckor med personskada som polisen rapporterar till Transportstyrelsen (tidigare Vägverket). Statistiken baseras på rapporter om skadade/döda, inblandade trafikelement, typ av olycka etcetera som polisen upprättar på olycksplatsen i samband med trafikmålsutredningen. Statistiken kompletteras sedan med registeruppgifter som körkortsinnehav, dödsorsak, fordonstyp med mera.

B.1 Innehåll

Statistiska målstorheter

Statistiken baseras på uppgifter från polisen om personskador och olyckor i vägfrik på svenska vägar, med minst ett fordon i rörelse inblandat.

Objekt och population

I statistiken redovisas följande populationer:

- dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägfrikakolyckor
- polisrapporterade vägfrikakolyckor med dödlig utgång, svår eller lindrig personskada
- inblandade trafikelement vid polisrapporterade vägfrikakolyckor med dödlig utgång, svår eller lindrig personskada
- förare av motorfordon vid polisrapporterade vägfrikakolyckor med dödlig utgång, svår eller lindrig personskada

Variabler

I officiella statistiken ingår:

- Personvariabler: förare/passagerare, typ av personskada, trafikant-kategori, kön och ålder.
- Olycksvariabler: tidpunkt, plats, högsta tillåtna hastighet, vägtyp, väglag, trafikmiljö samt ljusförhållanden vid olyckstillfället.
- Trafikelementvariabler: typ av trafikelement och inblandade fordon.

Finns en stor mängd variabler varav många inte utnyttjas i SOS. Däremot används många i årsrapporten Vägfrikaskador.

Statistiska mått

De statistiska mått som används i den officiella statistiken är antalet dödade och svårt skadade samt antal olyckor med dödlig eller svår personskada.

Redovisningsgrupper

Redovisningsgrupper är bl.a. olyckstyp, tidpunkt, fordonstyp, trafikantkategori, trafikmiljö, skadeföljd samt indelningar för de skadade/omkomna såsom ålder och kön.

Referenstider

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

Fullständighet

Alla personer som polisen har rapporterat som dödade och skadade i en trafikolycka ingår, förutom ett trettiotal dödsfall som exkluderas i efterhand med anledning av att trafikolyckan inte var den direkta orsaken till dödsfallet. Dessutom redovisas föraren för alla fordon som varit inblandade i en olycka med personskada, även om föraren inte fått någon personskada.

B.2 Tillförlitlighet

Tillförlitlighet totalt

Statistiken om skador och olyckor i vägtrafik redovisar polisens rapportering av vägtrafikolyckor med personskada. Alla personskadeolyckor kommer emellertid inte till polisens kännedom, varför såväl det verkliga antalet skadade som antalet olyckor är betydligt större än det som redovisas i statistiken. Rapporteringsbenägenheten varierar dessutom troligen mellan polisområden liksom deras möjligheter att klassificera skadegrad på olycksinblandade personer.

Vad gäller antalet omkomna är tillförlitligheten större bl.a. eftersom polisrapporterna kompletteras med uppgifter från Vägverkets djupstudier, dödsavier och Rättsmedicinalverkets register över obduktioner.

Osäkerhetskällor

Undertäckning av det totala antalet vägtrafikskador och trafikolyckor föreligger eftersom endast de polisrapporterade vägtrafikskadorna och trafikolyckorna ingår (se punkten ovan). Polisens möjlighet att på olycksplatsen bedöma en personskadas svårighetsgrad är begränsad.

Urval

Samtliga polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada finns med i statistiken.

Ramtäckning

Undertäckning i förhållande till det totala antalet vägtrafikolyckor med personskada föreligger, eftersom alla sådana inte rapporteras till polisen. Enligt

en undersökning som SCB utförde 1982/83 låg täckningsgraden på 50-70 procent för svårt skadade och 30-35 procent för lindrigt skadade.

Trafikanalys publicerar statistik över många som varit inskrivna minst 24 timmar i slutenvården, på grund av en trafikolycka. I tabellen nedan visas för året 2010 hur många som var svårt skadade enligt polisens rapportering (SOS) och hur många som låg på sjukhus minst 24 timmar. Antal svårt skadade enligt SOS är i andel av sjukvårdens uppgifter som högst för bilister (77 procent) och som lägst för cyklister (10 procent). Totalt är antalet svårt skadade enligt polisen (SOS) bara en tredjedel av antalet som vårdas på sjukhus minst 24 timmar. Täckning av de lindrigt skadade är troligen långt mycket lägre än så.

	Polisrapportering (SOS)	Sjukvård minst 24 timmar	Procent
Bil	1 890	2 444	77
MC-moped	413	1 932	21
Cykel	269	2 597	10
Gående	276	528	52
Andra	40	224	18
Totalt	2 888	7 725	37

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

Mätning

Se punkt om Tillförlitlighet totalt ovan.

Svarsbortfall

Rapporteringsbenägenheten varierar mellan polisdistrikten. Det förekommer att vissa uppgifter på informationsunderlaget ej fylls i av polisen (partiellt bortfall). Se punkt om Tillförlitlighet totalt ovan.

Bearbetning

Insamlade uppgifter granskas manuellt. Dubblettkontroller och logiska kontroller samt kontroller mot andra register görs.

Modellantaganden

-

Redovisning av osäkerhetsmått

Se avsnitt om Ramtäckning ovan.

B.3 Aktualitet

Frekvens

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

Framställningstid

Efter korrigeringar och samkörningar av olycksstatistiken på årsbasis upprättas den definitiva statistiken som skall vara tillgänglig inom fyra månader efter redovisningsårets slut.

Punktighet

Samtliga tabeller med officiell statistik för året 2012 publicerades den 12 april 2013, vilket var enligt publiceringsplan. Samtidigt reviderades två tabeller (5.3 och 5.4) avseende året 2011. En rapport publiceras den 25 juni 2013.

B.4 Jämförbarhet och sam användbarhet

Jämförbarhet över tiden

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

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

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

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

I och med systembytet från OLY till STRADA har olyckstypsklassificeringen ändrats. Benämningarna på olyckstyperna behålls, men principerna för olyckstyperna ändras från att beteckna olyckans orsak i OLY till att beskriva dess

konsekvens i STRADA. Förändringen innebär vissa förskjutningar i antal olyckor mellan olika olyckstyper. Bland motorfordonsolyckorna märks förändringen främst bland omkörningsolyckor och singelolyckor. Detta påverkar jämförbarheten både över tid och mellan grupper.

Självmod och död på grund av annat än vägfrikolyckan (främst sjukdom) har hanterats olika över tid. Det är osäkert hur kontroll av dödade på grund av sjukdom och självmod skedde tidigare. Sedan STRADA infördes 2003 sker konsistent kontroll av uppgifterna även om viss utveckling av kvalitet sker kontinuerligt, tack vare tillgång till fler underlag till exempel. Från och med 2010 exkluderas självmod bland antal omkomna i vägfrikaskador. Antal omkomna enligt officiell statistik kan beskrivas enligt tabellen nedan (för ytterligare beskrivning se *Vägfrikaskador 2011*).

Period	Antal omkomna enligt SOS avser ...
1960 – 1993	Dödade i regelrätta olyckor
1994 – 2002	Olyckor + sjukdom + självmod
2003 – 2009	Olyckor + självmod
2010 –	Dödade i regelrätta olyckor

Jämförbarhet mellan grupper

-

Samanvändbarhet med annan statistik

Vägfrikaskadestatistiken kan användas tillsammans annan statistik som har samma klassindelningar.

B.5 Tillgänglighet och förståelighet

Spridningsformer

Statistiken publiceras på Trafikanalys webbplats: www.trafa.se.

Presentation

Statistiken redovisas i huvudsak i text, tabeller och diagram.

Dokumentation

En kortfattad beskrivning av statistiken publiceras i årsrapporten Vägfrikaskador.

Tillgång till primärmaterial

Tillgång till primärmaterial i oidentifierat skick prövas av Trafikanalys.

Upplysningstjänster

Trafikanalys svarar på frågor om statistiken.

Trafikanalys, Maria Melkersson

Tel: 010 414 42 16

C Blankett

51 Polismyndigheten (arbetsenhet, telefon)

INFORMATIONSUUNDERLAG 52 Polisens diarienummer
Vägtrafikolycka

53 Polismynd.kod	54 Kommun	55 Tidpunkt för olyckan	År	Mån	Ög	Kl	Veckodag	Väghållarkod
56 Olycksplats (ange gatu-/vägnamn/vägnr, ev husnr samt avstånd till närmaste korsning mellan allmänna vägar)								
Namn på stadsdel/kommundel/ort el dyl								
57 Skiss, på vilken anges gatu- och vägnamn, vägbredd, åtföljd av bokstav A resp B enl. avenit B nedan. Vid inritat fordon anges fordonslag (pb, lb, etc) ett trafikmoment - (vägtrafikanr-) nummer 1, 2, 3 osv, vilket nr skall vara identiskt med det nr vederbörande vägtrafikanr åsatts i trafikmålsanteckningar (RPS 411.20)								
								Norrpil
58 Kortfattad beskrivning av händelseförloppet, siktförhållanden m.m.								

B Väg- och Trafik

59 Vägnummer	Väg A	Väg B
60 Högsta tillåtna hastighet		
61 Vägtyp		
Motorväg	1	
Motortrafikled	2	
Annan allm väg	3	
Gata	4	
Enskild väg	5	
Övr väg, torg etc	6	

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

C Väderlek, väglag, belysning

65 Vädertecksförhållanden	67 Trafikmiljö		
Uppehållsväder	1	Tättbebyggt område	1
Dis/simma	2	Ej tätbebyggt område	2
Regn	3	68 Ljusförhållanden	
Snöblandat regn	4	Dagaljus	1
Snöfall	5	Mörker	2
66 Väglag		Gryning/skymning	3
Vägbanan torr	1	Om 68.2 eller 3 förkryssats	
Vägbanan våt/fuktig	2	69 Gatu-/vägbelysning	Väg A
Tjock is/packad snö	3	Tänd	1
Tunn is (vägb synlig)	4	Stäckt	2
Los snö/snömodd	5	Saknas	3
			Väg B

D Trafikelement

70 Trafikelement	Registreringsnr.	Totalt antal pers i fordonet	Övningskörning**)
Nr	Registreringsnr. (anges för motor- och släpfordon). För utländskt fordon, nationalitet		Trafikskola / Privat
Trafikelement (Lex, pb, låtlung B, lättlung mc, cykel, gående enl. 1 Kap. 4 § TaF, viltdjur)			

E Inblandade personer

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

Polismyndigheten / kopier till Vv / försäkringsbolag

Fordon skyltat för transport av farligt gods inblandat. Ange elementnr:	FU Inledd, datum och tid	I av (titel, för- och efternamn)
Ort och datum	75 Undersökn.ledarens beslut	Beslutsdatum
Uppgittslämnare	<input type="checkbox"/> FU inledd ej	<input type="checkbox"/> FU nedlagd
	<input type="checkbox"/> Ej spaningsresultat	<input type="checkbox"/> Misstänkt ej fyllt 15 år
	<input type="checkbox"/> Brott kan ej styrkas	<input type="checkbox"/> Misstänkt avliden
50 Statistiska uppgifter till Vägverket	<input type="checkbox"/> Misstänkt oskyldig	<input type="checkbox"/> Rapporteftergift
Datum och sign	<input type="checkbox"/> Gärningen ej brott	<input type="checkbox"/> Spaningsuppslag saknas

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



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