



Vägtrafikskador 2015

Beskrivning av statistiken

Vägtrafikskador 2015 Beskrivning av
statistiken

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00


Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2016-04-07

 Sveriges officiella statistik

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	5
A.1	Ämnesområde	5
A.2	Statistikområde	5
A.3	SOS-klassificering	5
A.4	Statistikansvarig	5
A.5	Statistikproducent	5
A.6	Uppgiftsskyldighet	6
A.7	Sekretess och regler för behandling av personuppgifter	6
A.8	Gallringsföreskrifter	6
A.9	EU-reglering	6
A.10	Syfte och historik	7
A.11	Statistikanvändning	7
A.12	Uppläggning och genomförande	7
A.13	Internationell rapportering	8
A.14	Planerade förändringar i kommande undersökningar	8
B	Kvalitetsdeklaration	9
B.0	Inledning	9
B.1	Statistikens innehåll	9
	Statistiska målstorheter	9
	Objekt och population	9
	Variabler	10
	Statistiska mått	10
	Redovisningsgrupper	10
	Referenstider	10
B.2	Relevans	10
	Användare	11
	Användarbehov och användarsamverkan	11
	Fullständighet	11
B.3	Noggrannhet	11

	Tillförlitlighet totalt	11
	Osäkerhetskällor	12
	<i>Urval</i>	12
	<i>Ramtäckning</i>	12
	<i>Mätning</i>	13
	<i>Svarsbortfall</i>	13
	<i>Bearbetning</i>	13
	<i>Modellantaganden</i>	13
	Redovisning av osäkerhetsmått	13
B.4	Aktualitet	13
	Frekvens	13
	Framställningstid	13
B.5	Punktlighet	14
B.6	Tillgänglighet och tydlighet.....	14
	Spridningsformer	14
	Presentation	14
	Dokumentation	14
	Tillgång till primärmaterial	14
	Upplysningstjänster.....	14
B.7	Jämförbarhet	15
	Jämförbarhet över tiden	15
	Jämförbarhet mellan grupper	15
B.8	Samstämmighet	16
C	Bilaga: Polisens blankett	17

A Allmänna uppgifter

A.1 Ämnesområde

Ämnesområde: Transporter och kommunikationer

A.2 Statistikområde

Statistikområde: Vägtrafik

A.3 SOS-klassificering

Tillhör Sveriges officiella statistik (SOS): Ja



För undersökningar som ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) gäller särskilda regler när det gäller kvalitet och tillgänglighet, se lagen om den officiella statistiken (2001:99) och förordningen om den officiella statistiken (2001:100).

A.4 Statistikansvarig

Myndighet/organisation: Trafikanalys
Postadress: Torsgatan 30, 113 21 Stockholm
Besöksadress: Akademigatan 2, Östersund
Kontaktperson: Maria Melkersson
Telefon: 010-414 42 16
Telefax: 010-414 42 20
E-post: maria.melkersson@trafa.se

A.5 Statistikproducent

Myndighet/organisation: Trafikanalys
Postadress: Torsgatan 30, 113 21 Stockholm

Besöksadress: Akademi­gatan 2, Östersund
Kontaktperson: Maria Melkersson
Telefon: 010-414 42 16
Telefax: 010-414 42 20
E-post: 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 vägtrafikolyckor (senast ändrad genom SFS 2014:1244).

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.

Gemenskapsdatabasen CARE för trafikolyckor inrättades genom europeiska rådets beslut 93/704/EG, med uppgift att säkerställa att informationen i medlemsstaternas statistiska register samlas in på ett enhetligt sätt och sprids. Aidentifierade uppgifter om olyckor överförs årligen till databasen CARE, som förvaltas av europeiska kommissionen.

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 vägtrafik 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 producerats sedan 1935. Statistiken baseras på uppgifter från polisen om trafikolyckor med personskada, vilka inhämtas i samband med polisens rapportering från olycksplatsen. Vilka uppgifter som rapporteras av polisen framgår av den blankett som används (se Bilaga C).

A.11 Statistikanvändning

Statistiken används inom trafiksäkerhetsarbetet, forskning och utredning, samt inom utbildnings- och informationsarbete. Trafikanalys använder statistiken i den årliga uppföljningen av de transportpolitiska målen.

A.12 Uppläggning och genomförande

Statistiken över polisrapporterade skador och olyckor i vägtrafik bygger på insamling av uppgifter som pågår kontinuerligt under året. Polisen ska på olycksplatsen upprätta en trafikmålsanteckning om när, var och hur olyckan inträffat, vilka personer samt trafikelement som varit inblandade. Vidare lämnas uppgifter om hastighet, vägtyp, väderleksförhållanden, trafikmiljö med mera. Vilka uppgifter som rapporteras av polisen framgår av den blankett som används (se Bilaga C). 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 samt Körkortsregistret hos Transportstyrelsen. 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.

Datamaterialet som ligger till grund för den officiella statistiken, samt en omfattande rapportering av uppgifter från akutsjukhusen, finns tillgängligt via en uttagswebb som Transportstyrelsen tillhandahåller, med vissa villkor (se vidare <http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik-och-register/STRADA-informationssystem-for-olyckor-skador/>)

A.13 Internationell rapportering

Viss statistik 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 enligt nomenklaturen CADaS (Common Accident Data Set). Data som levereras är microdata för olyckor, personer och trafikelement, kodat på ett enhetligt sätt.

A.14 Planerade förändringar i kommande undersökningar

Inga planerade förändringar är beslutade i dagsläget.

B Kvalitetsdeklaration

B.0 Inledning

Vägtrafikskadestatistiken redovisar årligen de vägtrafikolyckor med personskada som polisen rapporterat till Transportstyrelsen. 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, fordonsegenskaper med mera.

B.1 Statistikens innehåll

Statistiska målstorheter

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

Objekt och population

I statistiken redovisas följande populationer:

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

Variabler

I officiella statistiken ingår:

- Personvariabler: förare/passagerare, typ av personskada, trafikantkategori, kön och ålder
- Olycksvariabler: tidpunkt (månad, veckodag, klockslag), plats (län, gatumiljö etc.), högsta tillåtna hastighet, vägtyp, väglag, trafikmiljö samt ljusförhållanden vid olyckstillfället
- Trafikelementvariabler: typ av trafikelement och inblandade fordon.

Det finns en stor mängd variabler varav många inte utnyttjas i den officiella statistiken idag.

Statistiska mått

De statistiska mått som används i den officiella statistiken är antalet dödade och antal svårt respektive lindrigt skadade samt antal olyckor med dödlig utgång eller svår/lindrig personskada. I vissa tabeller relateras antal omkomna i ett län eller en åldersgrupp till befolkningen i densamma.

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.

B.2 Relevans

Omkomna och skadade i vägtrafiken är en tydlig negativ konsekvens av trafiken. I hänsynsmålet i de transportpolitiska målen sägs följande om trafiksäkerhet:

”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.” För att kunna följa olika mål inom vägtrafiken, jämföra Sverige med andra länder och analysera åtgärders effekter på trafiksäkerhet, är tillförlitlig statistik över skadade och omkomna en förutsättning.

Användare

Användare är bland annat departement, riksdagen, Trafikverket, Transportstyrelsen, konsulter, högskolor och universitet, försäkringsbolagen, intresseorganisationer, bilindustrin samt media.

Användarbehov och användarsamverkan

Trafikanalys kallar 1-2 gånger per år till ett användarråd: rådet för trafikolycksstatistik. Inbjudan till användarrådet går till Trafikverket, Transportstyrelsen, Polisen, Näringsdepartementet, Trafikuskottet, VTI, MHF, NTF, SKL, Cykelfrämjandet, försäkringsbolag, STR med flera.

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

Fullständighet

Alla personer som polisen har rapporterat som dödade och skadade i en trafikolycka ingår. I statistiken inkluderas förare för alla fordon som varit inblandade i en olycka med personskada, även om föraren själv inte fått någon personskada. Ungefär 30-40 dödsfall per år exkluderas i efterhand med anledning av att trafikolyckan inte var den direkta orsaken till dödsfallet. Dessa fall kallas tillsammans för *sjukdomsfall*. Från och med 2010 exkluderas även ur den officiella statistiken självmord och andra avsiktliga händelser (mord där förövaren blivit dömd i domstol). Dessa avsiktliga händelser har sedan 2010 utgjort i genomsnitt 25 personer per år.

Statistiken om de omkomna har hög fullständighet. Polisens uppgifter kontrolleras mot andra register. Vad gäller de skadade personerna är det dock problem med fullständighet. De olyckor som polisen inte rapporterar ifrån kommer inte med i den officiella statistiken och ingen alternativ källa för informationen används. Problemet med underrapportering blev större under hösten 2013 och året 2014. På grund av problem med polisens interna IT-stöd och samtidig nedprioritering av trafikolyckor så har underrapporteringen ökat, för att under 2015 återigen närma sig tidigare nivåer.

B.3 Noggrannhet

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. Rapporterings-benägenheten 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 personskadades 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 har under flera år publicerat statistik över många som varit inskrivna minst 24 timmar i slutenvården, på grund av en trafikolycka. I tabellen nedan visas för året 2014 (senast tillgängliga uppgifter för båda källorna) 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 (65 procent) och som lägst för cyklister (8 procent). Totalt är antalet svårt skadade enligt polisen (SOS) bara en knapp 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	Antal enligt polis i procent av antal enligt sjukvården
Bil	1520	2335	65,1
MC-moped	361	1799	20,1
Cykel	239	3164	7,6
Gående	232	617	37,6
Andra	43	186	23,1
Totalt	2395	8101	29,6

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

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. Självmod klassificeras och exkluderas fr.o.m. 2010 i en särskild arbetsgrupp. Deras arbete beskrivs i rapporten "Vilka dödsfall i vägtrafiken är suicid? Metodbeskrivning samt analys av åren 2010-2013" (Trafikverket, dokument 2014:113).

Bearbetning

Insamlade uppgifter granskas manuellt. Dubblettkontroller och logiska kontroller samt kontroller mot andra register genomförs. Data kompletteras dessutom med uppgifter från SCB (registret för totalbefolkningen), Rättsmedicinalverket och Socialstyrelsen.

Modellantaganden

-

Redovisning av osäkerhetsmått

Inga osäkerhetsmått beräknas.

B.4 Aktualitet

Frekvens

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

Framställningstid

Efter korrigeringar av uppgifter i STRADA och kompletteringar med andra register upprättas den definitiva statistiken, som skall vara tillgänglig inom fyra månader efter redovisningsårets slut dvs. i slutet av april.

B.5 Punktlighet

Samtliga tabeller utom 5.3 och 5.4 (som avser alkohol i blodet hos omkomna förare, statistik som kräver uppgifter från Rättsmedicinalverket) med officiell statistik för året 2015 publicerades den 27 april 2016. Ursprungligt publiceringsdatum var 20 april 2016, ett datum som fick lov att revideras på grund av omständigheter hos Transportstyrelsen. En rapport publiceras den 14 juni 2016 och samtidigt kompletterades statistiken med tabellerna 5.3 och 5.4 avseende året 2016.

B.6 Tillgänglighet och tydlighet

Spridningsformer

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

Presentation

Statistiken redovisas i huvudsak i text, tabeller och diagram.

Dokumentation

En beskrivning av statistiken publiceras i årsrapporten Vägtrafikskador.

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

Trafikanalys, Sara Berntsson

Tel: 010 – 414 42 07

B.7 Jämförbarhet

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 vägtrafikolyckan (främst sjukdom) har hanterats olika över tid. Det är osäkert hur kontroll av dödade på grund av sjukdom och självmord skedde tidigare. Sedan STRADA infördes 2003 sker konsistent kontroll av uppgifterna även om utveckling av kvalitet sker kontinuerligt, tack vare tillgång till fler underlag. Från och med 2010 exkluderas omkomna i "självmord och andra avsiktliga händelser". Antal omkomna enligt officiell statistik kan beskrivas enligt tabellen nedan (se *Vägförskador 2015*).

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

Jämförbarhet mellan grupper

-

B.8 Samstämmighet

Vägtrafikskadestatistiken kan användas tillsammans annan statistik som har samma klassindelningar.

C Bilaga: Polisens blankett

51 Polismyndigheten (arbetsenhet, telefon)

INFORMATIONSUUNDERLAG 52 Polisens diarienummer
Vågtrafikolycka

A

53 Polismynd.kod	54 Kommun	55 Tidpunkt för olyckan	År	Mån	Dag	Kl	Veckodag	Väghällarkod
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. avenyt B nedan. Vid inritat fordon anges fordonsslag (pb, lb, etc) ett trafiklement - (vågtrafikanter) nummer 1, 2, 3 osv, vilket nr skall vara identiskt med det nr vederbörande vågtrafikanter åsatts i trafikmålsanteckningar (RPS 411.20)								
								Norrpil
58 Kortfattad beskrivning av händelseförloppet, siktförhållanden m.m.								

B Väg- och Trafik

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

C Väderlek, väglag, belysning

Väg A	Väg B	65 Väderleksförhållanden	67 Trafikmiljö
		Upphållsväder 1	Tättbebyggt område 1
		Dis/simma 2	Ej tätbebyggt område 2
		Regn 3	68 Ljuskörhållanden
		Snöblandat regn 4	Dagsljus 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
		Tjock is/packad snö 3	Tänd 1
		Tunn is (vägb synlig) 4	Släckt 2
		Lös snö/snömodd 5	Saknas 3

D Trafikelement

Nr	Trafikelement (lex. pb, lätt tung lb, lätt tung mc, cykel, gående enl. 1 Kap. 4 § TaF, vitt/djur)	Registreringsnr. (anges för motor- och släpfordon). För utländskt fordon, nationalitet	Totalt antal pers i fordonet	Övningskörning** Trafik Privat skola
70				

E Inblandade personer

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

Polismyndigheten / kopia till Vv / försäkringsbolag

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

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