

Vägtrafikskador 2017 **Kvalitets-
deklaration**

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: 2018-04-25

KVALITETSDEKLARATION

Väghtrafikskador

Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

Statistikområde

Väghtrafik

Produktkod

TK1001

Referenstid

2017

Innehåll

Statistikens kvalitet	7
1 Relevans	7
1.1 Ändamål och informationsbehov.....	7
1.1.1 Statistikens ändamål	7
1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov.....	7
1.2 Statistikens innehåll	8
1.2.1 Objekt och population.....	8
1.2.2 Variabler	8
1.2.3 Statistiska mått	8
1.2.4 Redovisningsgrupper.....	9
1.2.5 Referenstider	9
2 Tillförlitlighet.....	11
2.1 Tillförlitlighet totalt	11
2.2 Osäkerhetskällor	11
2.2.1 Urval	12
2.2.2 Ramtäckning.....	12
2.2.3 Mätning.....	12
2.2.4 Bortfall	12
2.2.5 Bearbetning	12
2.2.6 Modellantaganden.....	13
2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig.....	13
3 Aktualitet och punktlighet	15
3.1 Framställningstid.....	15
3.2 Frekvens	15
3.3 Punktlighet	15
4 Tillgänglighet och tydlighet.....	17
4.1 Tillgång till statistiken	17
4.2 Möjlighet till ytterligare statistik.....	17
4.3 Presentation.....	17
4.4 Dokumentation	17
5 Jämförbarhet och sam användbarhet	19
5.1 Jämförbarhet över tid	19
5.2 Jämförbarhet mellan grupper.....	19

5.3	Samvärdbarhet i övrigt	19
5.4	Numerisk överensstämmelse.....	19
	Allmänna uppgifter.....	20
A	Klassificeringen Sveriges officiella statistik.....	20
B	Sekretess och personuppgiftsbehandling	20
C	Bevarande och gallring	20
D	Uppgiftsskyldighet.....	21
E	EU-reglering och internationell rapportering	21
F	Historik	21
G	Kontaktuppgifter	22
	Bilaga 1: Polisens blankett.....	23
	Bilaga 2: Innehållsförteckning för tabellbilagan i publikationen.....	24

Trafikanalys
Kvalitetsdeklaration

Statistikens kvalitet

1 Relevans

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

1.1 Ändamål och informationsbehov

1.1.1 Statistikens ändamål

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

1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov

Användare är bland annat departement, riksdagen, Trafikverket, Transportstyrelsen, konsulter, högskolor och universitet, försäkringsbolagen, intresseorganisationer, bilindustrin samt media. Trafikanalys kallar 1–2 gånger per år till ett användarråd: rådet för trafikolycksstatistik. Inbjudan till användarrådet går till Trafikverket, Transportstyrelsen, Polisen, Näringsdepartementet, Trafikutskottet, VTI, MHF, NTF, SKL, Cykelfrämjandet, försäkringsbolag, STR med flera.

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

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

1.2 Statistikens innehåll

1.2.1 Objekt och population

Intressepopulation är alla olyckor, skador och dödsfall i vägtrafiken. Målpopulation är de olyckor, skador och dödsfall som polisen rapporterat om till Transportstyrelsen, enligt Kungörelse (1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor.

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

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

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

1.2.2 Variabler

I officiella statistiken ingår:

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

1.2.3 Statistiska mått

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

1.2.4 Redovisningsgrupper

Redovisningsgrupper är bl.a. olyckstyp, tidpunkt, fordonstyp, trafikantkategori, trafikmiljö, skadeföljd samt indelningar för de skadade/omkomna såsom ålder och kön. Samtliga redovisningsgrupper framgår av Bilaga 2 med innehållsförteckning för statistikbilagan.

1.2.5 Referenstider

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

Trafikanalys
Kvalitetsdeklaration

2 Tillförlitlighet

2.1 Tillförlitlighet totalt

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

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

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

2.2 Osäkerhetskällor

Undertäckning av det totala antalet vägtrafikskador och trafikolyckor föreligger eftersom endast de polisrapporterade vägtrafikskadorna och trafikolyckorna ingår (se avsnittet ovan). Polisens möjlighet att på olycksplatsen bedöma en personskadas svårighetsgrad är begränsad. Polisens rapportering "på fältet" sker fortfarande på papper. Utvecklingsarbete för elektronisk rapportering pågår dock. Polisen kan naturligtvis vara i en stressad situation på olycksplatsen där det kan vara svårt eller omöjligt att få reda på inblandade personers personuppgifter och vad som skett i olyckan. När uppgifterna från blanketten (Bilaga 1) sedan matas in i Strada sker vissa kontroller och kompletteringar.

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

2.2.1 Urval

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

2.2.2 Ramtäckning

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

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

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

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

2.2.3 Mätning

Se avsnitt 2.1 Tillförlitlighet totalt ovan.

2.2.4 Bortfall

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

2.2.5 Bearbetning

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

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

2.2.6 Modellantaganden

Inga modellantaganden görs.

2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

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

¹ <http://www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/data/Nationell-vegdatan/>

² <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik-och-strada/Vag/Olycksstatistik/Polisrapporterad-statistik/Nationell-statistik/Manadsstatistik/>

Trafikanalys
Kvalitetsdeklaration

3 Aktualitet och punktlighet

3.1 Framställningstid

Transportstyrelsen tar fram en databas med polisens rapporteringar, kompletterade med uppgifter från andra register. Utifrån denna databas upprättas den officiella statistiken, som skall vara tillgänglig inom fyra månader efter redovisningsårets slut dvs. i slutet av april. Publiceringsdatum för 2017 års statistik är 2018-05-25.

3.2 Frekvens

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

3.3 Punktlighet

Samtliga tabeller med officiell statistik för året 2017 publicerades den 25 april 2018. Samtidigt som tabellbilagan publiceras även en kortare sammanfattning av årets statistik, i form av text och figurer.

Trafikanalys
Kvalitetsdeklaration

4 Tillgänglighet och tydlighet

4.1 Tillgång till statistiken

Statistiken publiceras på Trafikanalys webbplats: www.trafa.se/vagtrafik/vagtrafikskador/

4.2 Möjlighet till ytterligare statistik

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

Egen tillgång till primärmaterialet i avidentifierat skick prövas på sedvanligt sätt av Trafikanalys.

4.3 Presentation

Statistiken redovisas i tabeller, text och diagram.

4.4 Dokumentation

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

Trafikanalys
Kvalitetsdeklaration

5 Jämförbarhet och sammanvändbarhet

5.1 Jämförbarhet över tid

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

Självord och död på grund av annat än vägförskolyckan (främst sjukdom) har hanterats olika över tid. Det är osäkert hur kontroll av dödade på grund av sjukdom och självord 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 "självord och andra avsiktliga händelser". Antal omkomna enligt officiell statistik kan beskrivas enligt tabellen nedan:

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

Dessa uppgifter publiceras i Tabell 0.0 i Vägförskador 2017 (se Bilaga 2).

5.2 Jämförbarhet mellan grupper

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

5.3 Sammanvändbarhet i övrigt

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

5.4 Numerisk överensstämmelse

-

Allmänna uppgifter

A Klassificeringen Sveriges officiella statistik

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

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

I Vägtrafikskador finns två tabeller som *inte* är officiell statistik:

Tabell 7.1. Dödade personer i vägtrafikolyckor inom EU. Åren 1991–2016 samt utveckling 2007–2016.

Tabell 7.2. Dödade personer i vägtrafikolyckor per miljon invånare inom EU. Åren 1991 – 2016 och 2017 (preliminärt).

Dessa tabeller finns med eftersom de ofta efterfrågas av användare.

B Sekretess och personuppgiftsbehandling

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

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

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

C Bevarande och gallring

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

D Uppgiftsskyldighet

Uppgiftsskyldighet föreligger enligt lagen om den officiella statistiken (2001:99) och förordningen om den officiella statistiken (2001:100). Statistiken om vägtrafikskadade baseras på polisens rapportering. Polisen är skyldiga att redovisa uppgifter om vägtrafikolycka med personskada till Transportstyrelsen i former som anges i kungörelse (SFS 1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor (senast ändrad genom SFS 2014:1244). Rapportering sker för variabler som framgår av polisens blankett (se Bilaga 1).

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

E EU-reglering och internationell rapportering

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

F Historik

De längsta serierna som ingår i tabellbilagan till Vägtrafikskador 2017, börjar år 1960. Från detta år och framåt finns antal olyckor av olika svårighetsgrad. Dessutom finns antal lindrigt skadade, svårt skadade och omkomna personer totalt samt fördelat på trafikantgrupper.

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

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

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

Från och med 2003 ändrade Vägverket (numera Transportstyrelsen) system för att samla information om vägtrafikolyckor och därigenom skadade personer. Det tidigare systemet OLY har bytts ut mot det nya Strada. Strada omfattar två olika källor för data. Precis som i det tidigare OLY rapporterar polisen information om vad som har hänt vid en olycka. Dessutom

tas information in från ett antal sjukhus runt om i landet med personer som har skadats i trafiken. Den officiella statistiken baseras endast polisrapporterade olyckor.

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

G Kontaktuppgifter

<i>Statistikansvarig myndighet</i>	<i>Trafikanalys</i>
<i>Kontaktinformation</i>	<i>Postadress: Torsgatan 30, 113 21 Stockholm</i> <i>Kontaktpersoner: Maria Melkersson, Björn Tano</i>
<i>E-post</i>	maria.melkersson@trafa.se , bjorn.tano@trafa.se
<i>Telefon</i>	010 – 414 42 16, 076 – 128 74 04, 010 – 414 42 24

Bilaga 1: Polisens blankett

Skriv ut Skicka Info Spara Rensa



Polisen

INFORMATIONSUUNDERLAG
 Vägtrafikolycka

Sida 1 (1)

Datum

Kopia ska lämnas för registrering
 i STRADA. Glöm ej diarienummer

Polismyndigheten

Telefon dagtid

52 Polisens diarienummer

A Nr

Polismrådeskod	54 Kommun	56 Tidpunkt för olyckan	Datum	Klockslag	Veekodag	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. avsnitt B nedan. Vid inriktat fordon anges fordonsslag (pb, lb, etc) ett trafikelement - (vägtrafikant-) nummer 1, 2, 3 osv, vilket nr skall vara identiskt med det nr vederbörande vägtrafikant åsatts i trafikmålsanteckningar (RPS 411.20)															
														Norppil	
58 Kortfattad beskrivning av händelseförloppet, siktförhållanden m.m.															

B Väg och trafik

C Väderlek, vägslag, belysning

Väg A		Väg B		Trafikanvisningar *)		Väg A		Väg B	
59 Vägnummer				Huvudled	1				
				Ej huvudled	2				
60 Högsta tillåtna hastighet				65 Trafikreglering *)					
61 Vägtyp				Förb mot v-sväng	1				
Motorväg	1			Stoppplikt	2				
Motortrafikled	2			Väjningsplikt	3				
Annan allm väg	3			64 Trafiksignal *)					
Gata	4			I funktion	1				
Enskild väg	5			Ur funktion	2				
Ovrväg, torg, etc	6			Gult blinkande	3				
				Saknas	4				

65 Väderleksförhållanden			67 Trafikmiljö		
Oppehållsväder	1		Tätbebyggt område	1	
Dis/dimma	2		Ej tätbebyggt område	2	
Regn	3		68 Ljusförhållanden		
Snöblandat regn	4		Dagsljus	1	
Snöfall	5		Mörker	2	
66 Vägslag			Gryning/skymning	3	
Vägbanan torr	1		Om 68:2 eller 3 förkryssats		
Vägbanan våt/fuktig	2		69 Gatu-/vägbelysning		
Tjock is/packad snö	3		Väg A	Väg B	
Tunn is (vägb synlig)	4		Tänd	1	
Lös snö/snömodd	5		Släckt	2	
			Saknas	3	

D Trafikelement

E Inblandade personer

70 Trafikelement				71 Födelseid		72 Trafikant			74 Misstänkt påverkad av alkohol/ annat ämne (förare) Ange J/N
Nr	Trafikelement (t.ex. pb, lätttung lb, lätt/ tung mc, cykel, gående enl. 1 Kap. 4 § TaF, vilt/djur)	Registreringsnr. (anges för motor och släpfordon). För utländskt fordon, nationalitet	Totalt antal pers i for-donet	Övnings-körning **)	Privat	Förare/ el. elev som kör. Ange F/E	Passagerare/ instruktör	Död	
Fordon skytat för transport av farligt gods inblandat. Ange elementnr:									
Datum		Ort		Uppgiftslämnare					
50 Statistiska uppgifter registrerat i STRADA olycksdatabas				Datum		Sign			
<input type="checkbox"/> Transportstyrelsen									

*) Kontrolleras

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

Bilaga 2: Innehållsförteckning för tabellbilagan i publikationen

Tabell 0.0.	Sammanfattning av den officiella statistiken över antal dödade personer i vägtrafiken. Åren 1960–2017.
Tabell 1.1.	Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter kön och län. År 2017.
Tabell 1.2.	Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter skadeföljd, kön och månad respektive veckodag och timme. År 2017.
Tabell 1.3.	Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer efter kön, trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, väder, väglag och ljusförhållande. År 2017.
Tabell 1.4.	Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada och därvid dödade och svårt skadade personer fördelade efter de inblandade trafikelementen. År 2017.
Tabell 1.5.	Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada, och därvid dödade och svårt skadade personer efter hastighet och vägtyp samt kvot per 100 olyckor. År 2017.
Tabell 2.1.	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och län/storstad. År 2017.
Tabell 2.2.	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och månad, veckodag och tid på dygnet. År 2017.
Tabell 2.3.	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, område, väder, väglag och ljusförhållande. År 2017.
Tabell 2.4.	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter inblandade trafikelement, olyckstyp och trafikantgrupp. År 2017.
Tabell 3.1.	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och län/storstad. År 2017.
Tabell 3.2.	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och månad, veckodag respektive tid på dygnet. År 2017.
Tabell 3.3.	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter trafikantkategori och trafikmiljö, vägtyp, hastighetsbegränsning, område, väder, väglag och ljusförhållande. År 2017.
Tabell 4.1.	Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder och län/storstad. År 2017.
Tabell 4.2.	Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter ålder, trafikantgrupp och kön. År 2017.
Tabell 5.1.	Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor efter veckodag, månad och klockslag. År 2017.
Tabell 5.2.	Dödade och svårt skadade personer samt antal trafikelement vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig eller svår personskada efter trafikmiljö och trafikelement. År 2017.
Tabell 5.3.	Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt i blodet. År 2017.
Tabell 5.4.	Dödade förare av motorfordon vid polisrapporterade olyckor efter promillehalt samt andel med otillåten mängd alkohol i blodet. Åren 2006 - 2017 samt totalt för perioden.
Tabell 6.1.	Polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång, svår och lindrig personskada och därvid dödade, svårt och lindrigt skadade personer efter skadeföljd. Åren 1960–2017.

Tabell 6.2.	Dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägfrikolyckor fördelade efter trafikantgrupp. Åren 1960–2017.
Tabell 6.3.	Dödade personer vid polisrapporterade vägfrikolyckor, per län/storstad. Åren 1985 – 2017.
Tabell 6.4.	Dödade personer vid polisrapporterade vägfrikolyckor, antal dödade per 100 000 invånare och per län/storstad. Åren 1985–2017.
Tabell 6.5.	Dödade personer vid polisrapporterade vägfrikolyckor efter kön, årstid, del av vecka och del av dygn. År 1985–2017.
Tabell 6.6.	Dödade personer vid polisrapporterade vägfrikolyckor efter åldersgrupp samt risk uttryckt som antal dödade per 100 000 invånare i samma grupp. Åren 1985 – 2017.
Tabell 7.1.	Dödade personer i vägfrikolyckor inom EU. Åren 1991–2016 samt utveckling 2007–2016.
Tabell 7.2.	Dödade personer i vägfrikolyckor per miljon invånare inom EU. Åren 1991 – 2016 och 2017 (preliminärt).



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.